

Durchführung von IFR-Anflügen basierend auf Flächennavigation im Radarführungsbereich von Verkehrsflughäfen

(Grundlage NfL I - 274/10)

1. Anwendungsbereich

An den Flugplätzen

Berlin/Schönefeld	Frankfurt-Hahn	Leipzig-Altenburg
Berlin-Tegel	Frankfurt/Main	Leipzig/Halle
Bremen	Friedrichshafen	Lübeck-Blankensee
Dresden	Hamburg	München
Düsseldorf	Hannover	Nürnberg
Erfurt	Köln/Bonn	Stuttgart

sind als Transition to Final Approach bezeichnete Flugverfahren eingerichtet, die dem am jeweiligen Flugplatz praktizierten Radarführungsverhalten entsprechen. Freigaben für diese Flugverfahren dürfen von der Flugverkehrskontrollstelle nur unter nachfolgenden Bedingungen erteilt werden.

2. Bedingungen für die Erteilung von Freigaben für Transition to Final Approach-Verfahren

2.1 Freigaben für Transition to Final Approach-Verfahren können von der Flugverkehrskontrollstelle erteilt werden, wenn das Luftfahrzeug wie folgt ausgerüstet ist:

- mindestens 1 x FMS oder
- mindestens 1 x GPS/GNSS (TSO C 129) zertifiziert für Anflüge.

Navigations-Systeme (ohne Navigationsdatenbank), die eine manuelle Daten-(Koordinaten-)Eingabe erfordern, sind von der Nutzung dieser Verfahren ausgeschlossen.

2.2 Wenn der Pilot nach Erteilung einer Freigabe für ein Transition to Final Approach-Verfahren mitteilt, dass er für dieses Verfahren nicht ausgerüstet ist oder nicht bereit ist, dieses anzuwenden, hat die Flugverkehrskontrollstelle eine alternative Freigabe zu erteilen.

Hinweis: Durch Anwendung dieser Verfahren wird u.a. eine Reduzierung des Sprechfunkverkehrs sowie eine optimierte, auf realistischen Flugwegdaten basierende Flugführung im Anflugbereich ermöglicht. Das Eindrehen zum Endanflug erfolgt zur beschleunigten Verkehrsabwicklung bzw. aus Staffelnungsgründen in der Regel durch Radarführung.

3. Übermittlung der Freigabe

Die Übermittlung der Freigabe erfolgt durch die Anwendung folgender Sprechgruppen:

3.1 CLEARED (designator) TRANSITION

Erlaubnis zum Fliegen des lateralen Teiles einer Transition to Final Approach- Strecke, einschließlich enthaltener Geschwindigkeitsvorgaben. Höhenanweisungen werden gesondert erteilt.

3.2 CLEARED (designator) TRANSITION AND PROFILE

Erlaubnis zum Fliegen einer Transition to Final Approach-Strecke einschließlich enthaltener Geschwindigkeits- und Höhenvorgaben.

3.3 PROCEED DIRECT WAYPOINT (designator) bzw.

CLEARED VIA WAYPOINTS (designator) AND (designator) AND (designator)

Erlaubnis zum Fliegen von der gegenwärtigen Position direkt zu einem Wegpunkt bzw. über eine Kombination von Wegpunkten einschließlich der Fortsetzung des Fluges auf dem sich an den letzten Wegpunkt anschließenden lateralen Teil einer Transition to Final Approach-Strecke einschließlich enthaltener Geschwindigkeitsvorgaben. Höhenanweisungen werden gesondert erteilt.

Execution of IFR arrivals based on area navigation in the radar vector area of airports

(Based on NfL I - 274/10)

1. Applicability

At

Leipzig-Altenburg
Leipzig/Halle
Lübeck-Blankensee
München
Nürnberg
Stuttgart

airports, flight procedures, designated as Transition to Final Approach, have been implemented which comply with the radar vectoring practised at the respective airport. Clearances for these flight procedures may be granted by the ATC unit on the following conditions only.

2. Conditions for granting clearances for Transition to Final Approach Procedures

2.1 Clearances for Transition to Final Approach procedures may be granted by the ATC unit if the aircraft is equipped as follows:

- at least 1 x FMS or
- at least 1 x GPS/GNSS (TSO C 129) certified for approaches.

Navigation systems (without navigation data bases) requiring a manual data (coordinate) input are exempt from utilization of these procedures.

2.2 If, after receiving clearance for a Transition to Final Approach procedure, the pilot reports that he is not equipped for this procedure or not ready to implement it, the ATC unit shall grant an alternative clearance.

Remark: By utilizing these procedures, a reduction in radio communication as well as optimized flight guidance in the approach section based on realistic flight path data are possible. The turn to final approach is as a rule performed by radar vector to expedite traffic handling and for separation reasons, resp.

3. Transmission of the clearance

Clearance is transmitted by applying the following phraseology:

3.1 CLEARED (designator) TRANSITION

Permission to fly the lateral part of a Transition to Final Approach routing, including assigned speeds. Altitudes will be assigned separately.

3.2 CLEARED (designator) TRANSITION AND PROFILE

Permission to fly a Transition to Final Approach routing including assigned speeds and altitudes.

3.3 PROCEED DIRECT WAYPOINT (designator) and/or CLEARED VIA WAYPOINTS (designator) AND (designator) AND (designator)

Permission to fly from the present position direct to one waypoint and/or via a combination of waypoints, including the continuation of the flight on the lateral part of a Transition to Final Approach routing adjoining the last waypoint, including assigned speeds. Altitudes will be assigned separately.

Hinweis: Die Bezeichnung von Wegpunkten basiert auf den letzten beiden Buchstaben der vierstelligen ICAO-Flugplatzkennung und zusätzlich drei Ziffern.

Im Sprechfunkverkehr wird gegebenenfalls nur die entsprechende Wegpunkt-Nummer verwendet. z. B.: **PROCEED DIRECT WAYPOINT** (designator)

4. Verfahren bei Ausfall der Funkverbindung

Bei Ausfall der Funkverbindung hat der Luftfahrzeugführer wie folgt zu verfahren:

4.1 Nach Erhalt einer „TRANSITION“ oder „TRANSITION AND PROFILE“-Freigabe ist durch den Piloten unverzüglich der Transponder Code A 7600 zu schalten und der Flug gemäß lateraler und vertikaler Beschreibung des Verfahrens einschließlich enthaltener Geschwindigkeitsvorgaben mit anschließendem Endanflugteil eines veröffentlichten Standard Instrumenten-Anflugverfahrens fortzusetzen.

4.2 Nach Erhalt einer „DIRECT TO WAYPOINT“ oder „VIA WAY POINT...“-Freigabe ohne Anschlussfreigabe ist durch den Piloten unverzüglich der Transponder Code A 7600 zu schalten und der Flug über den (die) freigegebenen Wegpunkt(e) und den sich daran anschließenden Teil einer Transition to Final Approach-Strecke, einschließlich enthaltener Geschwindigkeits- und Höhenvorgaben mit anschließendem Endanflugteil eines veröffentlichten Standard Instrumenten-Anflugverfahrens fortzusetzen. Darüberhinaus sind weitere Details den veröffentlichten Festlegungen für die einzelnen Flugplätze zu entnehmen.

4.3 Soweit der letzte Wegpunkt des freigegebenen Transition to Final Approach-Verfahrens vor dem gemeinsamen Endanflugpunkt (FAF/FAP) bzw. Endanflugpunkt (FAF) der für die jeweilige Landebahn festgelegten Endanflugverfahren liegt, hat der Luftfahrzeugführer im Falle des Ausfalls der Funkverbindung ein für die jeweilige Landebahn festgelegtes Standard-Instrumentenanflugverfahren zu befolgen.

Remark: The designation of waypoints is based on the last two letters of the four letter ICAO location indicator and additionally three digits.

In radio communications, the respective waypoint number only shall be used if applicable. e.g.: **PROCEED DIRECT WAYPOINT** (designator)

4. Radio Communication Failure Procedures

In case of radio communication failure, the pilot-in-command shall proceed as follows:

4.1 After receiving a „TRANSITION“ or „TRANSITION AND PROFILE“ clearance, the pilot shall switch to transponder code A 7600 immediately and continue the flight in accordance with the lateral and vertical description of the procedure, including assigned speeds with subsequent final leg of a published Standard Instrument Arrival Procedure.

4.2 After receiving a „DIRECT TO WAYPOINT“ or „VIA WAY POINT...“ clearance without subsequent clearance, the pilot shall switch to transponder code A 7600 immediately and continue the flight via the cleared waypoint(s) and the part of a Transition to Final Approach route adjoining it (them), including assigned speeds and altitudes with subsequent final leg of a published Standard Instrument Arrival Procedure. In addition, further details shall be taken from the published procedures established for the individual aerodromes.

4.3 If the last waypoint of the cleared Transition to Final Approach procedure is located in front of the common final approach fix/point (FAF/FAP) and/or final approach fix (FAF) of the final approach procedures established for the respective RWY, in case of radio communication failure the pilot-in-command shall follow a standard instrument approach procedure established for the respective RWY.