

Doc 4444 – Air Traffic Management (PANS-ATM)

Kapitel 4 Allgemeine Vorschriften für Flugverkehrsdienste

4.5.7.5.1 c) Zurücklesen der Übergangsfläche

In Abweichung zum genannten Punkt wird das Zurücklesen der Übergangsfläche, ob mit Sprechfunk oder ATIS empfangen, nicht erwartet (siehe auch Abweichung zu Annex 11, 3.7.3.1 c)).

4.6.3.3 Geschwindigkeitsregelung während des Anfangssinkflugs

In Abweichung zum genannten Punkt kann eine Reduzierung der Geschwindigkeit unter 250 KT auch ohne Zustimmung des Luftfahrzeugführers angeordnet werden.

4.9.1 In Abweichung vom genannten Punkt werden Luftfahrzeuge des Musters B757 bzgl. Staffellung in die Gewichtsklasse „HEAVY“ eingestuft. Luftfahrzeugführer, die eine Staffellung gemäß Gewichtsklasse „MEDIUM“ benötigen, werden gebeten, dies der Flugverkehrskontrolle frühzeitig und unaufgefordert mitzuteilen.

4.11.1.2 Übermittlung von Standortmeldungen

Die Bestimmungen des Doc 4444, Kapitel 4, Punkt 4.11.1.2 finden keine Anwendung.

Kapitel 5 Staffelungsarten und -minima

5.2.1 Höhen- oder Längsstaffellung

In Abweichung von den genannten Punkten kann die Verantwortung zur Einhaltung eines ausreichenden Abstandes zu einem anderen Luftfahrzeug an den Luftfahrzeugführer mit der Auflage, eigene Staffellung und Sichtflugwetterbedingungen einzuhalten, delegiert werden. Die Befolgung der Anweisung wird erwartet, falls der Luftfahrzeugführer keinen Widerspruch einlegt. Dieses Verfahren wird nur am Tage durchgeführt. Siehe auch Punkt 5.9.

5.3.3.3 Anweisungen für Reiseflughöhen für kontrollierte Flüge

Die Bestimmungen des Doc 4444, Kapitel 5, Punkt 5.3.3.3 finden keine Anwendung.

5.3.4.2 Höhenstaffellung während Steig- oder Sinkflug

In Abweichung vom genannten Punkt können Luftfahrzeugführer zur Anwendung von Höhenstaffellung aufgefordert werden, bestimmte Sink-/Steigraten einzuhalten. Es wird erwartet, dass die Anweisung befolgt wird, falls der Luftfahrzeugführer dem Verfahren nicht widerspricht.

Folgende Bedingungen müssen vor Anwendung des Verfahrens gegeben sein:

- Höhenstaffellung besteht vor Nutzung des Verfahrens. In Fällen von schweren Turbulenzen wird der doppelte Wert der Höhenstaffellung angewendet,
- die Höhenstaffellung bleibt gleich oder wird größer.

Chapter 4 General provisions for Air Traffic Services

4.5.7.5.1 c) Readback of transition level

Deviating from the item stated the readback of the transition level, regardless whether received via radio communication or ATIS, is not expected (see also deviation to Annex 11, 3.7.3.1 c)).

4.6.3.3 Speed control during initial descent

Deviating from the item stated, a speed reduction below 250 KT can also be instructed without concurrence of the flight crew.

4.9.1 Deviating from the item stated, the type of aircraft B 757 will be grouped into the weight category „HEAVY“ with regard to separation. Pilots requiring separation in accordance with the weight category „MEDIUM“ are requested to report this to ATC in due time and of their own accord.

4.11.1.2 Transmission of position reports

The provisions of Doc 4444, Chapter 4, Item 4.11.1.2 are not applied.

Chapter 5 Separation methods and minima

5.2.1 Vertical or horizontal separation

Deviating from the items stated, responsibility for maintaining sufficient distance from another aircraft can be delegated to the pilot on the condition that the maintains separation and VMC. The instruction will be expected to be followed if the pilot raises no objection. This procedure will only be carried out during the day. See also item 5.9.

5.3.3.3 Assignment of cruising levels for controlled flights

The provisions of Doc 4444, Chapter 5, Item 5.3.3.3 are not applied.

5.3.4.2 Vertical separation during climb or descent

Deviating from the item stated, pilots may be requested to observe certain rates of descent/climb for the use of vertical separation. The instruction will be expected to be followed if the pilot raises no objection.

The following conditions must be fulfilled before the procedure is applied:

- vertical separation exists before utilization of the procedure. In cases of severe turbulence, the value for vertical separation will be doubled.
- the vertical separation is constant or increases.

Kapitel 6 Staffelung nach Sicht in der Umgebung von Flughäfen

Chapter 6 Visual separation in the vicinity of aerodromes

- 6.3.3.2 b) Abflugfolge
In Abweichung zum genannten Punkt wird die Abflugfolge grundsätzlich von der Flugverkehrskontrolle bestimmt.
- 6.5.1.3 Sinkflug unter die Mindestflughöhe während des Anfluges
In Abweichung vom genannten Punkt kann der Luftfahrzeugführer eines IFR-Fluges angewiesen werden, unter die veröffentlichte Anflughöhe zu sinken, wenn angenommen werden kann, dass der Pilot mit Erdsicht fliegt und den Flughafen vor dem Beginn seines Endsinkfluges in Sicht haben wird.
- 6.5.3.5 Aufeinanderfolgende Sichtanflüge
In Abweichung vom genannten Punkt wird die Flugverkehrskontrolle individuell und nur am Tage entscheiden, ob die Verpflichtung, dem vorausfliegenden Luftfahrzeug zu folgen und zur Einhaltung der eigenen Staffelung an den Luftfahrzeugführer übertragen wird.
- 6.5.7 Voraussichtlicher Anflugzeitpunkt
Ein voraussichtlicher Anflugzeitpunkt wird grundsätzlich erst übermittelt, wenn die Verspätung mehr als 20 Minuten beträgt.
- 6.5.8 Fortschreitende Freigabezeit
Auf Grund der fehlenden Funkausfallverfahren werden die Bestimmungen nicht angewendet.
- 6.7.2.2 Unabhängige Parallelabflüge
Bei der Durchführung unabhängiger Parallelabflüge am Verkehrsflughafen München (Bahnabstand 2300m, Bahnversatz 1500m) findet Punkt b) keine Anwendung.
- 6.7.3.1.2 Parallele Anflüge
Grundsätzlich werden parallele Anflüge von einem einzelnen Lotsen überwacht.
- 6.7.3.2.1 Unabhängige Parallelanflüge
Bei der Durchführung des unabhängigen Parallelbetriebes am Verkehrsflughafen München (Bahnabstand: 2300 m) finden folgende Punkte keine Anwendung:
6.7.3.2.1 c), g), h) und i).
- 6.7.3.2.1 e) Frequenzinformation
Eine Information über die Frequenz erfolgt grundsätzlich nicht.
- 6.7.3.2.6 Anweisung des Steuerkurses zum Erfliegen des Anflugkurses über Grund
- 6.7.3.2.6 a) Grundsätzlich wird eine Unterrichtung über die Position relativ zu einem Fix nicht durchgeführt.
- 6.7.3.2.6 b) Die bis zum Gleitweg einzuhaltende Flughöhe wird nur benannt, wenn für Kontrollzwecke erforderlich.
- 6.7.3.2.6 bis 6.7.3.2.8 inkl.
Bei der Durchführung des unabhängigen Parallelbetriebes am Verkehrsflughafen München finden diese Punkte keine Anwendung.
- 6.7.3.4.3 b) In Abweichung vom genannten Punkt kann die Diagonalstaffelung zwischen parallelen Anflügen auf das Parallelpistensystem des Flughafens Hannover auf 1,5 NM reduziert werden.

- 6.3.3.2 b) Departure sequence
Deviating from the item stated as a rule, the departure sequence is determined by Air Traffic Control.
- 6.5.1.3 Descent below the minimum altitude during initial approach
Deviating from the item stated, the pilot of an IFR flight may be instructed to descend below the published approach altitude if it can be assumed that the pilot flies with visual reference to the ground and has the airport in sight prior to beginning his final descent.
- 6.5.3.5 Successive visual approaches
Deviating from the item stated, Air Traffic Control will decide individually and only during the day whether the aircraft shall follow the preceding and maintain own separation.
- 6.5.7 Expected approach time
As a rule, an expected approach time will be transmitted only if the delay is more than 20 minutes.
- 6.5.8 Onward clearance time
Due to the lack of procedures in case of losing communications, the provisions are not applied.
- 6.7.2.2 Independent parallel departures
During independent parallel departures at München Airport (distance between runways 2300m staggered by 1500m) item b) does not apply.
- 6.7.3.1.2 Parallel approaches
As a rule, parallel approaches will be conducted by a single controller.
- 6.7.3.2.1 Independent parallel approaches
During independent parallel approaches at München Airport, (distance between RWYs: 2300 m), the following items do not apply:
6.7.3.2.1 c), g), h) and i).
- 6.7.3.2.1 e) Frequency information
As a rule, information about the frequency is not transmitted.
- 6.7.3.2.6 Assignment of heading to intercept final approach track
- 6.7.3.2.6 a) As a rule, information on the position relative to a fix will not be provided;
- 6.7.3.2.6 b) The level to be maintained to the glide path will only be specified if necessary for control purposes.
- 6.7.3.2.6 to 6.7.3.2.8 incl.
During independent parallel approaches at München Airport, these items will not apply.
- 6.7.3.4.3 b) Deviating from the item stated, the diagonal separation between parallel approaches on the parallel RWY system of Hannover Airport can be reduced to 1.5 NM.

Doc 8168 – Aircraft Operations (PANS OPS Volume II)

Teil I

Abschnitt 2

2.6 VOR/DME-Fixe

VOR/DME-Fixe werden auch in geringeren Entfernungen von der Station festgelegt. Die daraus resultierenden größeren Fix-Toleranzen werden berücksichtigt.

Abschnitt 3

6.1 Instrumenten-Abflüge von Parallelpisten

Die gleichzeitige parallele Nutzung von Instrumenten-Abflugverfahren am Verkehrsflughafen München ist zulässig, wenn ein Abflugverfahren bei spätestens 3,0 NM (bei in Startrichtung zurückversetzter Piste) bzw. 1,5 NM (bei in Startrichtung vorversetzter Piste) nach dem Pistenende eine Kurve vorsieht, die mindestens 30° von der verlängerten Abfluggrundlinie der Parallelpiste wegführt.

Abschnitt 4

Kursführung (allgemein)

Der Schnittwinkel zwischen Anfangsanflugkurs und Zwischenanflugkurs ist bei einigen Instrumentenanflugverfahren größer als 120°.

3.7 Sinkgradient (Umkehrverfahren)

Der Sinkgradient überschreitet in wenigen Fällen die aufgeführten Werte.

5.3 Sinkgradient (Endanflug)

Die Schwellenüberflughöhe (TCH) beträgt in einigen Fällen einen von 50 ft abweichenden Wert.

8.1 Sektormindesthöhe MSL (MSA)

Die Sektormindesthöhe MSL ist bei einigen Flugplätzen auf die geographische Länge und Breite des Flugplatz-bezugspunktes (ARP) bezogen.

Teil II

Abschnitt 1

1.2 Kursführung (ILS)

Der Schnittwinkel zwischen Anfangsanflugkurs und Zwischenanflugkurs ist bei einigen ILS-Anflugverfahren größer als 90°.

1.3 Zwischenanflugsegment (ILS)

Das Zwischenanflugsegment ist normalerweise kürzer.

Part I

Section 2

2.6 VOR/DME Fixes

VOR/DME fixes are established also at shorter distances from the station. The resulting larger fix tolerance is taken into consideration.

Section 3

6.1 Instrument Departures From Parallel Runways

Simultaneous independent parallel use of instrument departure procedures at München Airport is possible if the nominal departure track of one instrument procedure diverges by at least 30° from the extended centreline at the latest at 3.0 NM (if runway is staggered backwards in take-off direction) or 1.5 NM (if runway is staggered forwards in take-off direction) after departure end of runway.

Section 4

3.3 Track Alignment (General)

In some instrument approach procedures the angle of intersection between the initial approach track and the intermediate approach track is greater than 120°.

3.7 Descent Gradient (Reversal Procedures)

The descent gradient exceeds the listed values in a few cases.

5.3 Descent Gradient (Final Approach)

In some cases, threshold crossing height (TCH) has a different value than 50 ft.

8.1 Minimum Sector Altitude (MSA)

For some aerodromes the Minimum Sector Altitude is centered on the latitude and longitude of the Aerodrome Reference Point (ARP).

Part II

Section 1

1.2 Track Alignment (ILS)

In some ILS approach procedures the angle of intersection between the initial approach track and the intermediate approach track is greater than 90°.

1.3 Intermediate Approach Segment (ILS)

The intermediate approach segment is normally shorter.