

a) wiederholte An- und Abflüge aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen;

b) Flugbewegungen im Einsatz für den Katastrophenschutz, im besonderen öffentlichen Interesse, oder die aus medizinischen Gründen notwendig sind.

c) Starts an Sonn- und Feiertagen von 1130 (1030) bis 1330 (1230), soweit die Luftfahrzeuge

– bei einer Zulassung nach Kapitel III die Lärmgrenzwerte der Lärmschutzanforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) in der jeweils gültigen Fassung (z.Zt. vom 19.03.1991, Bundesanzeiger Nr. 54a) einhalten,

– bei einer Zulassung nach Kapitel VI oder X den erhöhten Schallschutzanforderungen gemäß § 4 Abs. 2 und 3 der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung vom 05.01.1999 (BGBl. I S. 35) entsprechen und dies durch ein Lärmzeugnis oder eine vergleichbare Urkunde nachgewiesen wird;

d) Starts von Luftfahrzeugen unter 5 700 kg MTOM in der Zeit vom 1 OCT bis 31 MAR jeden Jahres.

2.4 Probe- und Standläufe

Standläufe innerhalb der Lärmdämpfungsanlage sind zwischen 2100 (2000) und 0400 (0300) nur unter "Ground-idle" zulässig. Der Flughafenbetreiber behält sich weitere Auflagen vor. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Flughafenbetreibers.

2.5 Schubumkehr

Schubumkehr darf bei Landungen nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung "Leerlaufschubumkehr" wird hiervon nicht erfasst.

2.6 Flugzeuge über 70 000 kg MTOM

2.6.1 Bei Windgeschwindigkeiten < 1,5 m/s im 10-Minuten-Mittel verbunden mit Wind parallel (plus/minus 30°) zur RWY dürfen Flugzeuge über 70 000 kg MTOM, sofern die Sicherheit des Luftverkehrs nicht entgegensteht, nicht gegen die Windrichtung starten.

2.6.2 Bei Windgeschwindigkeiten < 1,5 m/s im 10-Minuten-Mittel verbunden mit Wind parallel (plus/minus 30°) zur RWY darf innerhalb von 20 Minuten nicht mehr als ein Start mit einem Flugzeug über 70 000 kg MTOM erfolgen.

2.6.3 Beim Start von Flugzeugen über 70 000 kg MTOM soll ein "Rolling Take Off" durchgeführt werden, sofern die Sicherheit des Luftverkehrs nicht entgegensteht.

2.7 Vorzugslanderichtung

Um Schäden in Wohngebieten durch Wirbelschleppen zu minimieren, sollten Landungen mit Luftfahrzeugen über 40 000 kg MTOM möglichst auf RWY 24 erfolgen; insbesondere ist ein Unterschreiten des Gleitweges bis zum Haupteinflugzeichen (MM) zu vermeiden.

2.8 Hinweise

2.8.1 Eine vom Flugverkehrskontrolldienst erteilte Flugverkehrsfreigabe beinhaltet nicht die ggf. erforderlichen Ausnahmezustimmungen der Luftaufsicht für Flüge außerhalb der festgelegten Zeiten.

2.8.2 Die Gras-RWY ist grundsätzlich nur für den Segelflugbetrieb (Winden- und Flugzeugschlepp) zugelassen.

2.9 Benutzung der Hilfsturbinen zur Stromerzeugung (APU)

Aus Lärmschutzgründen ist es untersagt, die Hilfsturbinen zur Stromerzeugung (APU) für die Luftfahrzeuge während der Nachtflugbeschränkungszeit zu betreiben. Im übrigen ist die Benutzung der APU nur aus zwingenden Gründen und nur dann gestattet, wenn sich die Versorgung der Bordeinrichtungen mit Bodenversorgungsgeräten nicht realisieren lässt. Dies gilt nicht für den Anlassvorgang der Triebwerke.

2.10 Vor Vogelschwärmen auf dem Flughafen wird gewarnt.

3. Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf dem Rollfeld und den Vorfeldern

3.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 der LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers der Flughafen Friedrichshafen GmbH (FFG) zur Durchführung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO). Die Gültigkeit der Bestimmungen der FBO bleibt unberührt.

3.2 Rollen von Luftfahrzeugen

3.2.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges eine ständige Funkverbindung mit FRIEDRICHSHAFEN TOWER aufrechterhalten. Setzt die Flughafen Friedrichshafen GmbH zur Führung eines rollenden Luftfahrzeugs ein Leitfahrzeug ein, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung ein Leitfahrzeug bei FRIEDRICHSHAFEN TOWER anfordern.

3.2.2 Rollen bei Sichtbedingungen kleiner 600 m RVR (Verbreitung über ATIS 129.605 MHz mit der Redewendung "Low visibility CAT II/CAT III procedures in operation") ist nur nach den Weisungen der ATC-Stelle erlaubt.

a) repeated arrivals and departures for meteorological, technical or other safety reasons;

b) flights on a mission in disasters, flying in the special interest of the public or rendering medical assistance or ;

c) take-offs on Sundays and public holidays from 1130 (1030) until 1330 (1230) as far as aircraft

– licensed according to Chapter III comply with the noise values of the LSL (from 19.03.1991, Bundesanzeiger No. 54a), in its current version

– licensed according to Chapter VI or X comply with the increased noise abatement requirements according to § 4 para 2 and 3 of the Airfield Noise Abatement Ordinance from 05.01.1999 (BGBl. I S. 35) and this is proved by a noise certificate or a comparable document;

d) take-offs of aircraft below 5 700 kg MTOM from 1 OCT until 31 MAR of each year.

2.4 Test-runs and run-ups

Ground run-ups in the noise abatement facility are generally permitted under "Ground-idle" between 2100 (2000) and 0400 (0300). The aerodrome operator reserves the right to impose further conditions. Exceptions require permission from the aerodrome operator.

2.5 Reverse thrust

When landing, reverse thrust, other than idle thrust, may only be used to an extent indispensable for safety reasons.

2.6 Aeroplanes over 70 000 kg MTOM

2.6.1 With wind velocities of < 1.5 m/s taking the 10 minute average combined with wind parallel (plus/minus 30°) to the RWY, aeroplanes over 70 000 kg MTOM shall take off with tail wind as far as this does not conflict with the safety of air traffic.

2.6.2 With wind velocities of < 1.5 m/s taking the 10 minute average combined with wind parallel (plus/minus 30°) to the RWY, not more than one take-off with an aeroplane over 70 000 kg MTOM is permitted within 20 minutes.

2.6.3 When aeroplanes over 70 000 kg MTOM take off, a "Rolling Take-Off" should be conducted as far as this does not conflict with the safety of air traffic.

2.7 Preferential runway system

In order to minimize hazards in housing areas from wake turbulences landing with aircrafts over 40 000 kg MTOM shall be performed on RWY 24, whenever possible; in particular, flying below the glide path up to the middle marker (MM) shall be avoided.

2.8 Remarks

2.8.1 An air traffic control clearance does not cover the exceptional permission possibly required by the aviation supervision authority for flights outside the times stated.

2.8.2 The grass RWY is generally permitted for glider activities (aero-tow and winch launching) only.

2.9 Use of the auxiliary power unit (APU)

Due to noise restriction reasons, it is prohibited to use the auxiliary power unit for aircraft during restrictions for night flying. In addition, the use of the APU is only permitted if absolutely necessary and if the supply to the ground installations is not realizable with ground support equipment. This does not apply to the use of the APU for engine start-up.

2.10 Caution is advised due to flocks of birds at the airport.

3. Regulations for the handling of traffic on the taxiway and aprons

3.1 General

The following regulations are directives pursuant to §§ 22 and 23 of the LuftVO. At the same time, they are instructions from the airport operating agency of Friedrichshafen Airport GmbH (FFG) in the execution of the airport utilization ordinance (FBO). The validity of the regulations of the FBO remains unaffected.

3.2 Taxiing of aircraft

3.2.1 During the entire taxiing process, aircraft must maintain constant radio contact with Friedrichshafen TOWER. If Friedrichshafen Airport GmbH employs a follow-me car to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals. The pilot can request a follow-me car from Friedrichshafen TOWER for assistance.

3.2.2 Taxiing in visual conditions of less than 600 m RVR (dissemination via ATIS 129.605 MHz with the phrase "Low visibility CAT II/CAT III procedures in operation") is only permitted after instructions by ATC unit.