

5.3.2 Sonstige Flüge:

Sonstige Flüge sind beim Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland (siehe Ziffer 2.2.1.1) anzumelden.

5.4 Streichungen bereits koordinierter Flüge sind unverzüglich dem Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland bekanntzugeben; Änderungen der bereits koordinierten und genehmigten Ankunfts- und/oder Abflugzeiten sind erneut zu koordinieren.

6. Allgemeine Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

6.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 der LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers Flughafen München GmbH (FMG) zur Durchführung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO).

Die Gültigkeit der Bestimmungen der FBO bleibt unberührt.

6.2 Zur Emissions-Reduzierung fordert der Flughafen München alle Luftfahrzeug-Betreiber auf, geeignete Verfahren anzuwenden, beispielsweise die Verringerung der Triebwerkslaufzeiten von am Boden rollenden Luftfahrzeugen sowie die bevorzugte Nutzung von Bodenstrom und stationärer Luftfahrzeug-Klimatisierung, sofern vorhanden.

6.3 Benutzung der Vorfelder

Die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist nur mit Zustimmung der FMG-Vorfeldkontrolle zulässig und unterliegt deren Weisungen. Zustimmung zum Benutzen der Vorfelder erteilt die FMG-Vorfeldkontrolle über Funk oder Telefon sowie durch Einsatz von Leitfahrzeugen (Follow-me). Zustimmung für die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen sind stets vorher bei der FMG-Vorfeldkontrolle einzuholen. Die mit einer Zustimmung verbundenen Weisungen der FMG-Vorfeldkontrolle sind zu befolgen.

6.4 Zuweisung von Flugzeugstandplätzen

6.4.1 Die FMG-Vorfeldkontrolle weist Flugzeugstandplätze für Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu und führt diese über Funk und/oder mit Leitfahrzeugen zu den zugewiesenen Standplätzen.

6.4.2 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Standplätzen erfolgt entweder mit der Einrollhilfe ein A-VDGS oder durch Signale des Einwinkers.

6.5 Nicht markierte Abstellflächen

Zugewiesene Flugzeugstandplätze können auch nicht markierte Abstellflächen sein.

6.6 Rollen von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern

6.6.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit der FMG-Vorfeldkontrolle aufrechterhalten. Angeordnete Frequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden. Setzt die FMG-Vorfeldkontrolle zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug ein, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung ein Leitfahrzeug bei der FMG-Vorfeldkontrolle anfordern.

6.6.2 Luftfahrzeuge dürfen „Nose-In“ Flugzeugstandplätze nur mit Schlepperhilfe (push-out) verlassen. Ausnahmen bestehen für Sonderabstellungen. Die Verwendung von Schubumkehr zum Verlassen von Standplätzen (Power-Back-Verfahren) ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

6.6.3 Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur auf und entlang der gelben, blauen (W1 blue, E1 blue, C3 blue, E3 blue, D3 blue, D6 blue) und orangen (W1 orange, E1 orange, C3 orange, E3 orange, D3 orange, D6 orange) Rollleitlinien gerollt werden. Abweichungen oder Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Leitlinien nur nach den besonderen Weisungen der FMG-Vorfeldkontrolle möglich. Die Einschränkungen für die farbmarkierten blauen und orangen Rollwegmittellinien sind der Karte AD 2 EDDM 2 - 7 zu entnehmen.

6.6.4 Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

6.7 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeughalter haben Vorkehrungen zu treffen, um im Falle einer Bewegungsunfähigkeit das Luftfahrzeug schnellstmöglich von der Bewegungsfläche zu entfernen.

6.8 Saisonale Insektenaktivität

Saisonal bedingt ist von April bis Oktober mit einer verstärkten Insektenaktivität zu rechnen. Ergreifen sie geeignete Maßnahmen, um das Risiko einer Kontamination von Pitotrohren zu verringern. Besonders nach längeren Bodenzeiten sollten die Pitotrohre vor dem Abflug auf Verunreinigungen überprüft werden.

7. Führung von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern

7.1 Bodenfunkstelle

Die Führung des Flugzeugrollverkehrs auf den Vorfeldern wird mit Hilfe einer Bodenfunkstelle der FMG durchgeführt.

Die Vorfeldkontrolle der FMG betreibt eine Bodenfunkstelle mit dem Rufzeichen

5.3.2 Other Flights:

Other flights shall be coordinated with the Airport Coordinator of the Federal Republic of Germany (see para 2.2.1.1).

5.4 Cancellations of previously coordinated flights shall be reported to the Airport Coordinator of the Federal Republic of Germany without delay; amendments to previously coordinated and approved times of arrival and/or departure shall be re-coordinated.

6. General Regulations for Air Traffic Handling on the Aprons

6.1 General

The following regulations are instructions in the sense of §§ 22 and 23 of the LuftVO and directions of the airport operator München Airport GmbH (FMG) for implementation of the airport regulations (FBO).

Validity of the airport regulations remains unaffected.

6.2 To reduce emissions, Munich Airport urges all aircraft operators to apply appropriate procedures, for example to reduce engine run times of aircraft taxiing on the ground and to give preference to the use of external power and stationary aircraft air conditioning, if available.

6.3 Use of the Aprons

Aircraft are allowed to use the aprons only with permission of FMG Apron Control and on its instruction. Permission for the use of aprons is issued by the FMG Apron Control via radio or telephone and by assignment of follow-me cars. Use of aprons by aircraft is always subject to prior permission by FMG Apron Control. Any instructions by FMG Apron Control attached to permission are to be observed.

6.4 Assignment of Aircraft Parking Positions

6.4.1 FMG Apron Control assigns aircraft parking positions on the apron, guiding the aircraft via radio and/or by follow-me cars to the assigned positions.

6.4.2 Parking of aircraft at the assigned positions is performed either by means of A-VDGS docking guidance system or by signals of a marshaller.

6.5 Non-Marked Parking Areas

Non-marked parking areas may also be assigned for parking.

6.6 Taxiing of Aircraft on Aprons

6.6.1 When taxiing, aircraft shall maintain permanent radio contact with FMG Apron Control. Any requested changes of frequency shall be made immediately. If FMG Apron Control employs a follow-me-car to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals. Pilots may request a follow-me car from FMG Apron Control for guidance.

6.6.2 Aircraft may leave „nose-in positions“ only with „push-out facility“; there are exceptions in individual cases. Reverse thrust shall not be used (Power-Back-Procedure). Aircraft operators shall make appropriate arrangements.

6.6.3 On the aprons, aircraft may only taxi on or along the yellow, blue (W1 blue, E1 blue, C3 blue, E3 blue, D3 blue, D6 blue) and orange (W1 orange, E1 orange, C3 orange, E3 orange, D3 orange, D6 orange) taxiing guide lines. No deviations or shortcuts are allowed. In exceptional cases, taxiing off the guide lines is permitted with special instructions from FMG Apron Control. The restrictions related to the TWY centrelines colour-coded blue and orange can be found in the chart AD 2 EDDM 2 - 7.

6.6.4 On the aprons aircraft are permitted to taxi only at the indispensable minimum engine speed.

6.7 Disabled Aircraft

Provisions shall be made by aircraft operators to remove disabled aircraft from the movement areas as quickly as possible.

6.8 Seasonal insect activity

Increased seasonal insect activity must be expected from April to October. Pilots are advised to take appropriate measures to reduce the contamination risk of pitot tubes. Especially after longer ground stops, the pitot tubes should be checked for contamination before take-off.

7. Aircraft Guidance on the Aprons

7.1 Aeronautical Station

Aircraft guidance on the aprons is performed by means of an aeronautical station operated by FMG.

Apron Control of FMG operates an aeronautical station with the call sign