

3.2.2 Frequenzwechsel

Nach erfolgter Übergabe von der Rollkontrolle zur Platzkontrolle hat der Pilot ohne Einleitungsruf auf der Turmfrequenz mitzuhören und jederzeit abrufbereit zu sein.

Nach Abflug haben Piloten erst dann auf die vorgewählte Abflugfrequenz zu wechseln, wenn sie vom TWR dazu angewiesen werden.

3.2.3 High Intensity Runway Operation (HIRO)

3.2.3.1 Piloten sollen sicherstellen, dass sie nach erfolgter Freigabe zum Abflugpunkt oder Startfreigabe diese Anweisung ohne Verzögerung ausführen und die Belegungszeiten der Start- und Landebahn möglichst gering halten.

3.2.3.2 Am CAT II/III Haltepunkt ist nur während Allwetterflugbetrieb (CAT II/III) oder auf Anweisung des Kontrollturms zu halten. Ansonsten ist grundsätzlich bis zur CAT I-Halteposition vorzurollen.

3.2.3.3 Cockpit-Überprüfungen sollten vor dem Rollen auf die Start- und Landebahn abgeschlossen sein, und alle Überprüfungen, die noch auf der Start- und Landebahn durchgeführt werden müssen, sollten sich auf ein Minimum beschränken. Anweisungen von ATC, sich für einen Sofortstart bereit zu halten („be ready for/expect immediate departure“) werden erteilt, wenn eine verzögerungsfreie Ausführung der nachfolgenden Startfreigabe mit möglichst geringer Belegungszeit der Start- und Landebahn erforderlich ist. Piloten, die dies nicht ausführen können, haben ATC umgehend entsprechend zu informieren

3.2.3.4 Piloten haben sich auf die folgenden Startlaufstrecken (TORA) vorzubereiten:

| TYPE CLASS | RWY 08L | TORA    | RWY 08R | TORA    | RWY 26R | TORA    | RWY 26L | TORA    |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| HEAVY+     | A1/A2   | 4000 m  | B1/B2   | 4000 m  | A14/A15 | 4000 m  | B14/B15 | 4000 m  |
| MEDIUM JET | A3      | 3800 m* | B3      | 3800 m* | A13     | 3800 m* | B13     | 3800 m* |
| LIGHT JET+ | A4      | 2820 m* | B4      | 2840 m* | A12     | 2780 m* | B12     | 2820 m* |
| TURBOPROP  | A6      | 2200 m* | B6      | 2220 m* | A10     | 2260 m* | B10     | 2200 m* |

Der Pilot kann verkürzte Startlaufstrecken anfragen./The pilot may ask for shortened take-off runs.  
\* Die verfügbare TORA berechnet sich ab Schnittpunkt Rollwegmittellinie und Startbahnmittellinie./  
Available TORA is calculated from the intersection of the taxiway centerline and runway centerline.

3.3 Transponder-Betriebsverfahren

Luftfahrzeughalter, die den Flughafen München nutzen möchten, müssen sicherstellen, dass die Mode-S-Transponder betriebsbereit sind, wenn sich das Luftfahrzeug am Boden befindet.

Piloten müssen:

den AUTO-Modus und den zugewiesenen Mode-A-Code einstellen. Sofern der AUTO-Modus nicht verfügbar ist, ON (z. B. XPDR) und den zugewiesenen Mode-A-Code unter folgenden Bedingungen auswählen:

ab der Anforderung zum Push-Back oder Rollen, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt;

- a) nach der Landung ununterbrochen, bis das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat.
- b) wenn das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat, STBY einstellen.

Wenn das Luftfahrzeug in der Lage ist, die Luftfahrzeugkennung (d.h. call sign used in flight) zu melden, sollte auch die Luftfahrzeugkennung bei der Anforderung zum Push-Back oder Rollen (über das FMS oder das Bedienfeld des Transponders) eingegeben werden, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. Die Luftfahrzeugbesatzung verwendet zur Eingabe der Luftfahrzeugkennung das in Feld 7 des ICAO-Flugplans festgelegte Format (z.B. AFR6380, SAS589, BAW68PG).

Um sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit der auf SSR-Frequenzen basierenden Systeme (einschließlich bordgestützter TCAS- und SSR-Geräte) nicht gefährdet ist, sollte TCAS eingeschaltet sein, wenn sich das Luftfahrzeug dem Rollhalt nähert. Es ist nach dem Verlassen der Piste auszuschalten.

Bei Luftfahrzeugen, die ohne Flugplan eine Rollbewegung durchführen, ist Mode A Code 2000 einzustellen.

4. Airport Collaborative Decision Making - A-CDM

4.1 Allgemein

Airport-CDM ist der harmonisierte operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses. Das Verfahren umfasst den Zeitraum Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 3 Stunden bis Take-Off und ist ein durchgehender Prozess von der Flugplanung (ATC-Flugplan) über Landung und Umdrehprozess am Boden bis zum Start.

Airport-CDM am Verkehrsflughafen München basiert auf dem europäischen Standard für Airport-CDM, sowie der Initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport-CDM".

3.2.2 Frequency Change

While being transferred from ATC Ground to Tower, initial call shall be omitted and TWR frequency shall be monitored to be ready for further clearances at all times.

After departure, pilots shall change to the pre-selected departure frequency only when advised by TWR.

3.2.3 High Intensity Runway Operation (HIRO)

3.2.3.1 Pilots should ensure that they are able to follow the clearance to the take-off position or the take-off clearance without delay to keep runway occupation times as short as possible.

3.2.3.2 Use CAT II/III holding position only during low visibility operation (CAT II/III) or when instructed by TWR. Otherwise taxi forward to CAT I holding position.

3.2.3.3 Cockpit checks should be completed prior to line-up and any checks requiring completion on the RWY should be kept to a minimum. ATC instructions to be ready for immediate departure („be ready for/expect immediate departure“) will be issued if an immediate realization of the succeeding take-off clearance is possible, occupying the runway as short as possible. Pilots unable to perform, shall inform ATC accordingly without delay.

3.2.3.4 Pilots shall prepare for the following take-off runs (TORA):

3.3 Transponder operating procedures

Aircraft operators intending to use Munich Airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.

Pilots shall:

select AUTO mode and the assigned Mode A code. If AUTO mode is not available, select ON (e.g. XPDR) and the assigned Mode A code under the following conditions:

from the request for push-back or taxi, whichever is earlier

- a) after landing, continuously until the aircraft is fully parked at the stand.
- b) when fully parked on stand, select STBY.

If the aircraft is capable of reporting its aircraft identification [i.e. call sign used in flight], the aircraft identification should also be entered from the request for push-back or taxi, whichever is earlier (through the FMS or the transponder control panel). Aircraft crew shall use the format for entry of the aircraft identification as defined in item 7 of the ICAO flight plan (e.g. AFR6380, SAS589, BAW68PG).

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies [including airborne TCAS units and SSR radars] is not compromised; TCAS should be selected when approaching the holding point. It shall be deselected after vacating the RWY.

For aircraft taxiing without a flight plan, Mode A code 2000 shall be selected.

4. Airport Collaborative Decision Making - A-CDM

4.1 General

Airport-CDM is a harmonised method for handling an optimal turn-round process. It covers the period of time between the estimated off-block time (EOBT) minus 3 hours until take-off. It is a continuous process from flight planning (ATC flight plan) to landing and the subsequent turn-round process on the ground until the next take-off.

Airport CDM at München Airport is based on the European standard for Airport CDM and the initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport CDM" (German harmonisation of Airport CDM).