

EDDG AD 2.20 Local aerodrome regulations

1. Einschränkung des Nachtflugbetriebs

1.1 Strahlflugzeuge ohne Lärmzulassung nach ICAO Annex 16

1.1.1 Starts und Landungen sind zwischen 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] und 0500 (0400) unzulässig.

1.2 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 2

1.2.1 Starts und Landungen sind zwischen 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] und 0500 (0400) unzulässig.

1.3 Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die nicht in der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (vgl. Nr. 1.4) enthalten sind

1.3.1 Starts und Landungen sind zwischen 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] und 0500 (0400) unzulässig.

1.4 Strahlflugzeuge mit einer Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, die in der jeweiligen geltenden Fassung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen enthalten sind

1.4.1 Bei einer Änderung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dürfen die in der Neufassung nicht mehr enthaltenen Strahlflugzeugtypen bis zum 31 OCT 2007 weiterhin verwendet werden.

1.4.2 Nach dem Zeitpunkt der letzten Aktualisierung der Bonusliste neu in der Bundesrepublik Deutschland im Luftverkehr eingesetztes, nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 zertifiziertes Fluggerät mit moderner Triebwerkstechnik (z.B. Boeing B 737-600/700/800/900; Bombardier CRJ 700; Gulfstream V; Tupolev TU-204) gilt bis zur Entscheidung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über seine Aufnahme als Bonuslisten-Fluggerät.

1.5 Propellerflugzeuge

1.5.1 Planmäßige und verspätete Starts sowie planmäßige Landungen sind zwischen 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] und 0500 (0400) unzulässig.

1.5.2 Verspätete Landungen sind zwischen 2200 (2100) und 0500 (0400) unzulässig.

1.5.3 Von diesen Beschränkungen ausgenommen sind Starts und Landungen von Propellerflugzeugen, die über eine der folgenden Lärmzulassungen verfügen:

ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3, 5, 6 oder 10 bzw. LSL Kapitel III, V, VI oder X.

LSL = Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge, Bekanntmachungen des Luftfahrt-Bundesamtes (LBA) vom 1.1.1991 (Bundesanzeiger Nr. 54a vom 19.3.1991).

1.6 Von den Regelungen gemäß 1.1 – 1.5 sind ausgenommen:

1.6.1 Landungen von Luftfahrzeugen aller Art, die den Flughafen Münster/Osnabrück nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen.

1.6.2 Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen; Starts jedoch nur vorbehaltlich der Einzelgenehmigung durch die Luftaufsicht.

1.6.3 Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

1.7 Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann die Bezirksregierung Münster (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Münster/Osnabrück) in begründeten Einzelfällen weitere Ausnahmen insbesondere dann zulassen, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist. Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:

Luftaufsichtsstelle Flughafen Münster/Osnabrück
48252 Greven
Tel.: +49 2571 91333
Fax: +49 2571 921029

Zu 1.1 bis 1.7

In den Sperrzeiten von ATC erteilte Startfreigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht auf dem Flughafen Münster/Osnabrück.

ATC übermittelt über Sprechfunk grundsätzlich keine Ausnahmegenehmigungen für Nachtlandungen innerhalb der Sperrzeiten; die aus Sicherheitsgründen erteilte Landefreigabe durch ATC enthält daher noch keine Entscheidung der Luftaufsicht über die Zulässigkeit der Nachtlandung. Bei einer von der Luftaufsicht nicht genehmigten verspäteten/verfrühten [vor 0500 (0400)] Landung hat sich der Luftfahrzeugführer unmittelbar nach der Landung persönlich zur Luftaufsicht zu begeben und die Zulässigkeit der Nachtlandung zu rechtfertigen.

1. Restrictions for night flying

1.1 Jet aircraft not licensed in accordance with ICAO Annex 16

1.1.1 Take-offs and landings are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

1.2 Jet aircraft licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 2

1.2.1 Take-offs and landings are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

1.3 Jet aircraft licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3, not included in the Bonus List of the Federal Ministry of Transport, Building and Housing.(see No. 1.4)

1.3.1 Take-offs and landings are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

1.4 Jet aircraft licensed in accordance with ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3, included in the version of the Bonus List of the Federal Ministry of Transport, Building and Housing, respectively valid

1.4.1 If the Bonus List of the Federal Ministry of Transport, Building and Housing is changed, jet aircraft, no longer included in the new version, may still continue to be operated until 31 OCT 2007.

1.4.2 Aircraft certified according to ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 with modern engine technology (e.g. Boeing B 737-600/700/800/900; Bombardier CRJ 700; Gulfstream V; Tupolev TU-204), and operating for the first time as part of air traffic in the Federal Republic of Germany after the time of the last amendment of the Bonus List, count as aircraft included in the Bonus List until the Federal Ministry of Transport, Building and Housing has made a decision regarding their inclusion.

1.5 Propeller-driven aircraft

1.5.1 Scheduled and delayed take-offs as well as scheduled landings are not permitted between 2100 (2000) [2050 (1950) off blocks] and 0500 (0400).

1.5.2 Delayed landings are not permitted between 2200 (2100) and 0500 (0400).

1.5.3 Excluded from these restrictions are take-offs and landings of propeller-driven aircraft with one of the following noise licences:

ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3, 5, 6 or 10 or the LSL Chapter III, V, VI or X.

LSL = noise requirements for aircraft, Announcements by the Federal Office of Civil Aviation (LBA) of 1 JAN 1991 („Bundesanzeiger“ No. 54a of 19 MAR 1991).

1.6 Excluded from the regulations according to 1.1 – 1.5 are:

1.6.1 landings of aircraft of all types provably approaching Münster/Osnabrück Airport as alternate airport for meteorological, technical or other safety reasons.

1.6.2 take-offs and landings on a mission in disasters or rendering medical assistance as well as in other emergency cases; take-offs, however, only subject to individual permission by the Aviation Supervision Office.

1.6.3 calibration flights conducted by DFS Deutsche Flugsicherung GmbH.

1.7 Deviating from the above regulations, the “Bezirksregierung” Münster (aviation supervision office at Münster/Osnabrück Airport) may grant additional exceptions in justified individual cases, especially if necessary to avoid considerable disturbance to air traffic or in cases of special public interest. In this case, applications shall be directed to:

Aviation supervision office Flughafen Münster/Osnabrück
48252 Greven
Tel.: +49 2571 91333
Fax: +49 2571 921029

Regarding 1.1 to 1.7

Clearances for take-offs during closing times issued by ATC do not include the necessary exceptional permission by the aviation supervision office at Münster/Osnabrück Airport.

In general, exceptional permission for night landings during the closing times will not be granted by ATC via radiotelephony. Accordingly, a landing clearance issued by ATC for safety reasons will not necessarily include the decision of the aviation supervision office as to the admissibility of a night landing. In case of a delayed/premature landing [prior to 0500 (0400)] which is not approved by the aviation supervision office, the pilot shall appear in person at the aviation supervision office immediately after landing in order to defend the admissibility of the night landing.