

3. Abwicklung des Luftverkehrs auf dem Flughafen München

3.1 Anflüge

3.1.1 Anflugverfahren

Anfliegende Luftfahrzeuge werden mittels Radarführung oder Flächennavigationsführung (transitions/waypoints) zum Endanflug geführt (s. AD-Teil).

3.1.2 Freigabegrenze

Erhalten Piloten keine weiterführende Freigabe, so sind folgende Freigabegrenzen zu beachten:

ROKIL / LANDU / NAPSА / BETOS

3.1.3 Warteverfahren

Entsprechend der Freigabegrenzen wird in den Warteschleifen ROKIL/LANDU/NAPSА und BETOS gehalten.

Dabei sollen Luftfahrzeuge mit entsprechender Ausrüstung in den RNAV-Warteverfahren halten.

3.1.4 Zuweisung der Start- und Landebahn

Anfliegenden Luftfahrzeugen über ROKIL/LANDU wird in der Regel Start- und Landebahn 26R/08L zugewiesen.

Anfliegenden Luftfahrzeugen über NAPSА/BETOS wird in der Regel Start- und Landebahn 26L/08R zugewiesen.

Piloten, deren Flug für die Parkpositionen auf den Gruppen 700/800/900 und Hangar 1,3,4 vorgesehen ist, sollten frühzeitig eine entsprechende Anfrage bei der Anflugkontrolle abgeben.

Sofern es die Verkehrslage erlaubt, werden diese Flüge auf die Start- und Landebahn 26L/08R geführt, um lange Rollzeiten am Boden zu vermeiden.

3.1.5 Frequenzwechsel

Beim Frequenzwechsel von MÜNCHEN RADAR zu MÜNCHEN ARRIVAL ist der Einleitungsanruf auf das RUFZEICHEN zu beschränken, um eine Überlastung der Frequenz zu vermeiden.

3.1.6 High Intensity Runway Operation HIRO

Um den höchstmöglichen Durchfluss/Stunde für An- und Abflüge zu ermöglichen, sind die Belegzeiten der Start- und Landebahn auf ein Minimum zu reduzieren.

3.1.6.1 Sofern es die Start- und Landebahnverhältnisse erlauben, sind spätestens nachfolgende Schnellabrollwege zu nutzen:

TYPE CLASS	RWY 08L	RWY 08R	RWY 26R	RWY 26L
HEAVY	A10	B10	A6	B6
DISTANCE TO TURN OFF*	2260 m	2200 m	2200 m	2220 m
MEDIUM (JET)	A8	B7	A9	B8
DISTANCE TO TURN OFF*	1710 m	1580 m	1580 m	1660 m
MEDIUM (Prop) LIGHT	A5	B7	A9	B11
DISTANCE TO TURN OFF*	1270 m	1580 m	1580 m	1160 m

* Entfernung von der Schwelle der entsprechenden Start- und Landebahn zum Schnellabrollweg./

* Distance from threshold of the respective RWY to turn-off intersection.

Anmerkung: Frühere Abrollwege nur planen, wenn diese sicher erreicht werden. /

Remark: Plan earlier high-speed turn-offs only if vacating runway via these exits is assured.

3.1.6.2 Im Interesse der Fluglärminderung sollten zwischen 2100 (2000) – 0500 (0400) landende Luftfahrzeuge die Start- und Landebahn bei Leerlaufschubumkehr nicht eher als über die Schnellabrollwege gemäß obenstehender Tabelle verlassen.

3.1.6.3 Der zutreffende Schnellabrollweg sollte während der Anflugbesprechung (cockpit) benannt werden.

3.2 Abflüge

3.2.1 Zuweisung von Start- und Landebahn

Abflügen in Richtung N und NO wird in der Regel Start- und Landebahn 26R/08L zugewiesen.

Abflügen in Richtung NW wird in der Regel die Start- und Landebahn 26L/08L zugewiesen.

Abflügen in Richtung SW,S und SO wird in der Regel die Start- und Landebahn 26L/08R zugewiesen.

3. Air Traffic Handling at München Airport

3.1 Arrivals

3.1.1 Arrival Procedures

Arriving aircraft will be guided to final by radarvectoring or RNAV guidance (transitions/waypoints) (s. AD-part).

3.1.2 Clearance Limit

If no further clearance is issued, the following clearance limits shall be observed:

ROKIL / LANDU / NAPSА / BETOS

3.1.3 Holding Procedure

In line with the clearance limits, holdings will be over ROKIL/LANDU/NAPSА and BETOS.

RNAV-equipped aircraft are expected to enter published RNAV holdings.

3.1.4 Use of Runways

Approaching aircraft via ROKIL/LANDU will usually be assigned RWY 26R/08L.

Approaching aircraft via NAPSА/BETOS will usually be assigned RWY 26L/08R.

Pilots, whose flight is supposed to be positioned at the stand-groups 700/800/900 and hangar 1,3,4, should duly advise Approach Control.

If traffic permits, these flights will be guided to RWY 26L/08R to avoid taxi delay on the ground.

3.1.5 Frequency Change

While being transferred from MÜNCHEN RADAR to MÜNCHEN ARRIVAL, initial call shall be restricted to CALL SIGN only, in order to avoid frequency congestion.

3.1.6 High Intensity Runway Operation HIRO

To achieve the highest possible rate/hour for arrivals and departures, RWY occupancy times are to be reduced to a minimum.

3.1.6.1 Whenever RWY conditions permit, the following or earlier high-speed turn-offs shall be used:

3.1.6.2 In the interest of noise abatement, from 2100 (2000) – 0500 (0400) arriving aircraft should leave the RWY during idle thrust via the high-speed turn-offs stated above or later.

3.1.6.3 It is recommended to name the respective high-speed turn-off during the approach briefing (cockpit).

3.2 Departures

3.2.1 Use of RWYs

Departing aircraft to the N and NE will usually be assigned RWY 26R/08L.

Departing aircraft to the NW will usually be assigned RWY 26L/08L.

Departing aircraft to the SW, S and SE will usually be assigned RWY 26L/08R.