

3. Schubumkehr

Schubumkehr darf von 2100 (2000) bis 0500 (0400) nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird von dieser Regelung nicht erfasst.

4. Probeläufe mit Strahltriebwerken

Probeläufe mit Strahltriebwerken, außer Code F (A380, B747-8, etc.), dürfen grundsätzlich nur unter Benutzung der in der Flughafenbenutzungsordnung dafür vorgesehenen Lärmdämpfungsanlage durchgeführt werden.

Für alle Turboprop Luftfahrzeuge und Luftfahrzeuge des Muster A330 sind Triebwerkstestläufe in der Lärmschutzhalle, von täglich 2100 (2000) bis 0400 (0300) nicht erlaubt, bedingt durch Umweltschutzvorschriften.

Ein Triebwerkstestlauf in der Lärmschutzhalle darf in der lokalen Zeit von 2100 (2000) bis 0400 (0300) nur durchgeführt werden, wenn ein existierender Flugplan für das zu prüfende Luftfahrzeug vorliegt und diese Prüfung zur Sicherheit des Fluges dient.

5. High intensity runway operations (HIRO)

5.1 Pistennutzung

Die Nordpiste (05L/23R) darf nur 56 Stunden pro Woche genutzt werden. Diese Zeiten werden in der Vorwoche festgelegt und können nur in Ausnahmefällen geändert werden.

Starts finden in der Regel auf der Südpiste (05R/23L) statt, Landungen wenn verfügbar auf der Nordpiste, sonst auf der Südpiste.

Bei ausreichenden Wetterbedingungen können Starts und Landungen auf beiden Pisten zur gleichen Zeit durchgeführt werden. Bei Bedarf erstellt ATC schnellstmöglich nach Sicht Staffelfung zwischen Abflügen und Fehlanflügen.

5.2 Besondere Anfragen

Wenn die Nordpiste (05L/23R) für An- oder Abflüge genutzt wird, sollen Anfragen zur davon abweichenden Nutzung der Südpiste (05R/23L) nur gestellt werden, wenn dies aus Sicherheitsgründen notwendig ist. Die Verkürzung der Rollzeit am Boden gehört nicht zu diesen zwingenden Gründen.

Ebenso soll der „Special Line Up“ (Aufrollen auf Piste 23L mit einer 270°-Rechtskurve) nur angefragt werden, wenn die Startstrecke aus L1 nicht ausreichend ist.

5.3 Verlassen der Piste

Nach der Landung muss die Piste so schnell wie möglich verlassen werden.

Luftfahrzeuge sollen die CAT I-Haltelinie zügig überqueren und vor der CAT II/III-Haltelinie halten. Diese Linie fungiert gleichzeitig als Haltelinie vor TWY M.

5.4 Abflugbereitschaft an der Piste

Die Flugsicherung geht davon aus, dass Piloten bei Erreichen des Haltepunkts bereit sind, auf die Abfluggpiste zu rollen und nach Erteilung der Startfreigabe unverzüglich den Startlauf zu beginnen.

Piloten, die beim Erreichen der Piste (kein anderes LFZ vor ihnen) nicht abflugbereit sind, müssen dies der Flugsicherung umgehend mitteilen.

Nach Erhalt der Startfreigabe auf der Piste erwartet die Flugsicherung den Beginn des Startlaufs innerhalb von 10 Sekunden. Piloten, die dazu nicht in der Lage sind, müssen die Flugsicherung vor dem Aufrollen auf die Piste informieren.

5.5 Wirbelschleppenstaffelung

Wirbelschleppenstaffelung zwischen anfliegenden und zwischen abfliegenden Luftfahrzeugen wird durch die Flugsicherung mittels Radar unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Mindestabstände sichergestellt. Piloten, die größere Abstände benötigen, zum Beispiel basierend auf einem bestimmten Zeitabstand, müssen dies mitteilen, bevor sie auf die Piste rollen.

6. Rollen auf TWYs

6.1 Um die Sicherheit der Pisten (Unerlaubtes Benutzen der Pisten) zu erhöhen, sind rechts und links des nördlichen CAT I Rollhaltes der RWY 05R/23L und des Rollhaltes TWY L9 - 05R Pisten-Warnleuchten installiert.

6.2 Einschränkungen bei Rollen auf TWYs

– TWY L5 abrollen von der Piste 05R/23L bis max. A310/B757

– TWY L6 ist keine Schnellabrollbahn

– TWY L7 ist keine Schnellabrollbahn

– Im Vorfeldbereich zwischen TWY P1 und TWY L5 ist ein paralleles Rollen der Muster B747-400/ B777/ A350 begrenzt auf max. Spannweite 60,5 m (größtmögliches Luftfahrzeug A330/A340-300).

– Zwischen den TWYs P1 und L9 ist ein paralleles Rollen des Luftfahrzeugs A380 auf TWY M und Luftfahrzeugen bis max. A310/B757 auf TWYs T/T1 möglich.

– Rollen von TWY P1 zur Position A05 ist nur für Luftfahrzeuge bis Code D möglich.

3. Reverse thrust

Between 2100 (2000) and 0500 (0400), reverse thrust may only be used to the extent required for safety reasons. This does not apply to idle reverse thrust.

4. Jet engine run-ups

As a rule, jet engine run-ups, except for code F (A380, B747-8, etc.) are only permitted in the noise suppression facility designated for this purpose in the airport user regulations.

For all turboprop aircraft and A330 aircraft, engine test runs are not permitted in the noise protection hangar from 2100 (2000) to 0400 (0300) daily due to environmental protection regulations.

An engine test run in the noise protection hangar may only be conducted from 2100 (2000) to 0400 (0300) local time if there is an existing flight plan for the aircraft to be tested and this test is for the safety of the flight.

5. High intensity runway operations (HIRO)

5.1 Use of runways

The northern runway (05L/23R) may only be used 56 hours per week. These hours are determined in the preceding week and may only be changed in exceptional cases.

Take-offs are usually conducted on the southern runway (05R/23L); landings on the northern runway, if available, otherwise, on the southern runway.

If meteorological conditions permit, take-offs and landings may be conducted on both runways at the same time. If required, ATC will provide visual separation between departures and missed approaches as quickly as possible.

5.2 Special requests

If the northern runway (05L/23R) is used for arrivals or departures, deviating requests for using the southern runway (05R/23L) should only be made if this is required for safety reasons. Shortening the taxi time on the ground is not considered a compelling reason.

In addition, the special line-up (entering runway 23L with a 270-degree right turn) should only be requested if the take-off distance from L1 is not sufficient.

5.3 Vacating the runway

After landing, the runway shall be vacated as fast as possible.

Aircraft should cross the CAT I holding position rapidly and stop in front of the CAT II/III holding position. This point also serves as a holding position in front of TWY M.

5.4 Readiness for departure at the runway

Air traffic control assumes that pilots are ready to taxi onto the departure runway upon reaching the holding position and are ready to commence the take-off run immediately after receiving take-off clearance.

Pilots who are not ready for take-off upon reaching the runway (when no other aircraft is in front of them) shall immediately inform air traffic control about this.

After receiving take-off clearance on the runway, air traffic control expects the take-off run to be commenced within 10 seconds. Pilots who are unable to do so shall inform air traffic control before entering the runway.

5.5 Wake turbulence separation

Air traffic control will ensure wake turbulence separation between arriving and departing aircraft by means of radar while taking into account the prescribed separation minima. Pilots who require larger distances, for example on the basis of a specific time interval, shall report this before entering the runway.

6. Taxiing on TWYs

6.1 To enhance the safety of the runways (unauthorised use of runways), runway guard lights have been installed to the right and left of the northern CAT I holding point of RWY 05R/23L and of the holding point of TWY L9 - 05R.

6.2 Restrictions when taxiing on TWYs

– TWY L5 to exit runway 05R/23L up to a maximum of A310/B757

– TWY L6 is no rapid exit taxiway

– TWY L7 is no rapid exit taxiway

– In the apron area between TWY P1 and TWY L5, parallel taxiing of aircraft types B747-400/ B777/ A350 is restricted to a maximum wingspan of 60.5 m (largest possible aircraft A330/A340-300).

– Between TWYs P1 and L9, parallel taxiing of the aircraft A380 on TWY M and aircraft up to a maximum of A310/B757 is possible on TWYs T/T1.

– Taxiing from TWY P1 to position A05 is possible only for aircraft up to code D.