

Die von der Flugverkehrskontrollstelle (ATC) erteilten Start- oder Landefreigaben sowie andere Freigaben beinhalten nicht automatisch die erforderliche Ausnahmegenehmigung der Genehmigungsbehörde. ATC übermittelt per Sprechfunk keine Ausnahmegenehmigungen.

Landungen von Luftfahrzeugen, die in einem Betriebsbeschränkungszeitraum mit einem unter die Beschränkung fallenden Luftfahrzeug ausgeführt wurden und die keinen der Ausnahmetatbestände der vorstehenden Regelungen unter Nr. 3 erfüllen, hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer (PIC) unmittelbar nach der Landung der Örtlichen Luftaufsichtsstelle anzuzeigen und schriftlich zu begründen (Declaration of PIC).

3.1.7 Auf dem gesamten Start-/Landebahnsystem des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main darf Schubumkehr nur in der Stufe Leerlauf-Schubumkehr eingesetzt werden. Ausgenommen sind aus Sicherheitsgründen unvermeidliche Fälle, z.B. aufgrund der vergleichsweise kürzeren LDA auf der 25R/07L.

3.1.8 Auf den gesamten Flugbetriebsflächen des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main einschließlich der Luftfahrzeugwartungshallen und Werftvorfelder dürfen Rollvorgänge von Luftfahrzeugen, die nicht einem Start vorausgehen bzw. nicht nach einer Landung erfolgen, nur mittels Flugzeugschleppern und nicht mit Triebwerksleistung durchgeführt werden.

3.1.9 Triebwerksprobeläufe

3.1.9.1 Triebwerksprobeläufe mit Schubeinstellungen oberhalb „Leerlauf“ dürfen nur an folgenden Positionen durchgeführt werden:

– in der Zeit von 0500 (0400) bis 2100 (2000) auf dem Vorfeld der Halle 5 sowie in der Triebwerksprobelaufeinrichtung,

– in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) Triebwerksprobeläufe mit der Schubeinstellung „Teillast“ auf dem Vorfeld der Halle 5, wobei auf der Position Halle 5 West als maximale Leistungsstufe nur Teillast niedrig (bis 50% N1) angefahren werden darf, sowie in der Triebwerksprobelaufeinrichtung; Triebwerksprobeläufe mit der Schubeinstellung „Vollast“ ausschließlich in der Triebwerksprobelaufeinrichtung.

3.1.9.2 Triebwerksprobeläufe sind so durchzuführen, dass während ihrer Einwirkzeit an der nächsten Wohnbebauung durchschnittlich keine höheren Dauerschallpegel als 57 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht auftreten.

3.1.9.3 Die Triebwerksprobeläufe in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) mit der Schubeinstellung oberhalb „Leerlauf“ sind der örtlichen Luftaufsichtsstelle anzuzeigen.

3.1.10 Die Tore von Wartungshallen sind soweit betrieblich möglich geschlossen zu halten. In der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) ist das Öffnen der Hallentore auf die Ein- und Ausfahrt von Fahrzeugen zu beschränken.

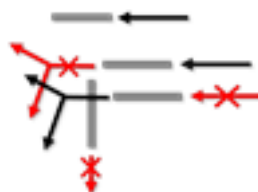
3.1.11 Soweit die Betriebsregelungen Flugbewegungen (Starts und Landungen) betreffen, handelt es sich um Take-Off- bzw. Touch-Down-Zeiten.

3.2 Weitere Lärmschutzmaßnahmen

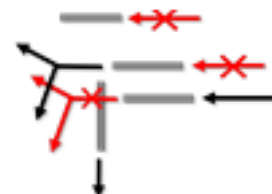
3.2.1 Betriebskonzept "Lärmpausen"

Am Flughafen Frankfurt/Main werden Lärmpausen bei Betriebsrichtung 25 entsprechend den aufgeführten Schemata durchgeführt. Hierfür ist grundsätzlich die nachfolgende Pistennutzung in den entsprechenden Zeiträumen vorgesehen:

In der Zeit von 0400 (0300) – 0500 (0400)



In der Zeit von 2100 (2000) – 2200 (2100)



3.2.1.1 Allgemeines

Take-off or landing clearances granted by ATC as well as other clearances do not automatically include the necessary exemption by the approving authority. ATC will not grant exemptions via radiotelephony.

The pilot-in-command (PIC) shall report any landing conducted during a period of restricted operations by an aircraft subject to the restriction which does not meet any of the grounds for exemption according to the provisions under item 3 to the local aviation supervision office immediately after landing and specify the reasons (declaration of PIC).

3.1.7 On the entire runway system of Frankfurt Main Airport, reverse thrust may only be used in the idle reverse thrust mode. Exceptions are unavoidable cases for safety reasons, e.g. because of the comparatively shorter LDA on 25R/07L.

3.1.8 On the entire operating area of Frankfurt/Main Airport including aircraft hangars and their aprons, taxi manoeuvres which do not take place prior to take-off or after landing of an aircraft must be carried out by means of aircraft tractors and not by means of engine power.

3.1.9 Engine run-ups

3.1.9.1 Engine run-ups with thrust settings above the idle power setting may only be conducted at the following positions:

– on the apron of hangar 5 and in the run-up enclosure in the time between 0500 (0400) and 2100 (2000),

– between 2100 (2000) and 0500 (0400), engine run-ups with the thrust setting on part-load on the apron of hangar 5, whereby on the position hangar 5 west the maximum power setting may only be taken to part-load low (up to 50% N1), as well as in the run-up enclosure; engine run-ups with the thrust setting on full-load may only be conducted in the run-up enclosure.

3.1.9.2 Engine run-ups shall be conducted in such a way that the continuous sound level experienced at the next built-up area shall not, on average, be higher than 57 dB(A) during the day and 50 dB(A) during the night during the duration of exposure.

3.1.9.3 Engine run-ups conducted between 2100 (2000) and 0500 (0400) with a thrust setting above the idle power setting shall be reported to the local aviation supervision office.

3.1.10 The doors to the maintenance hangars shall remain closed as far as operationally possible. Between 2100 (2000) and 0500 (0400), the opening of the hangar doors shall be limited to the entry and exit of vehicles.

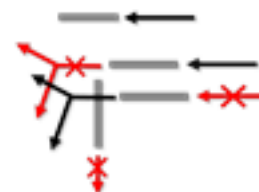
3.1.11 If the operational provisions refer to aircraft movements (take-offs and landings), they refer to take-off and touch-down times.

3.2 Additional noise abatement measures

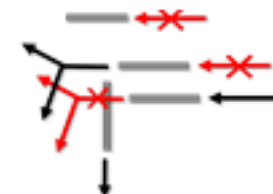
3.2.1 Operational concept "noise respite periods"

At Frankfurt Main Airport, noise respite periods for operating direction 25 will be implemented in accordance with the following plan. As a rule, the following runways shall always be used during the times shown:

From 0400 (0300) – 0500 (0400)



From 2100 (2000) – 2200 (2100)



3.2.1.1 General