

MUENCHEN APRON 1 auf der Frequenz 121.780 MHz (Vorfelder 1, 6, 7, 8, 9, MAINTENANCE)

MUENCHEN APRON 2 auf der Frequenz 121.710 MHz (Vorfelder 2, 12)

MUENCHEN APRON 3 auf der Frequenz 121.930 MHz (Vorfelder 3, 5, 13)

7.2 Zuständigkeitsbereich

Die Abgrenzung des Zuständigkeitsbereiches und der zugeordneten Frequenzen ist der jeweils gültigen Karte AD 2 EDDM 2-5 zu entnehmen. Die Vorfeldkontrolle der FMG erteilt nur solche Anweisungen, die innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches wirksam werden.

7.3 Betriebszeiten der Bodenfunkstelle

siehe EDDM AD 2.18

7.4 Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

7.4.1 Anlassverfahren

Das Anlassverfahren am Flughafen München erfolgt gemäß den unter Punkt 4.2.4 „Start-Up and Push-Back“ beschriebenen Airport CDM Verfahren.

7.4.2 Zurückstoßverfahren (Push-back)

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Zurückstoßen aus einem „Nose-In“-Standplatz werden Piloten angewiesen, eine Push-back-Erlaubnis auf der entsprechenden Frequenz von MUENCHEN APRON einzuholen.

Um zeitliche Verzögerungen beim Abrollvorgang zu vermeiden, werden Piloten angewiesen, bereits während des Zurückstoßens die Triebwerke anzulassen.

Nach erfolgtem Zurückstoßvorgang ist der Vorfeldkontrolle Rollbereitschaft zu melden.

7.4.3 Taxi-out Verfahren

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Abrollen aus einem Taxi-out-Standplatz werden Piloten angewiesen, eine Taxi-Freigabe bei der entsprechenden Frequenz von MUENCHEN APRON einzuholen.

Beim Funkerstkontakt mit MUENCHEN APRON haben Piloten den Standplatz und Rollbereitschaft zu melden.

7.4.4 Eine Erlaubnis für das Zurückstoßen oder das Abrollen aus einem Standplatz darf nur verlangt werden, wenn der Piloten das Manöver unverzüglich ausführen kann.

7.4.5 Die FMG-Vorfeldkontrolle führt abfliegende Luftfahrzeuge in ihrem Zuständigkeitsbereich zu den in der Karte AD 2 EDDM 2-9 festgelegten Übergabepunkten der DFS.

An den Übergabepunkten erhält der Pilot Anweisung, mit der entsprechenden Rollkontrolle München Funkkontakt aufzunehmen.

7.5 Verfahren für ankommende Luftfahrzeuge

7.5.1 Ankommende Luftfahrzeuge nehmen spätestens an den in der Karte gekennzeichneten Übergabepunkten Funkkontakt mit MUENCHEN APRON auf und rollen gemäß den von der Vorfeldkontrolle erteilten Anweisungen selbstständig auf den ihnen zugeteilten Standplatz.

7.5.2 Stellt die Besatzung beim Einrollen in einen Nose-in-Standplatz mit Einrollhilfe (A-VDGS) fest, dass diese nicht eingeschaltet oder nicht funktionstüchtig ist, hat sie das Flugzeug sofort anzuhalten. Das Nichtfunktionieren ist der FMG-Vorfeldkontrolle über Funk zu melden. Das Weiterrollen erfolgt nach Anweisung durch die FMG-Vorfeldkontrolle.

7.5.3 Auf Abstellpositionen ohne Einrollhilfe (A-VDGS) werden Luftfahrzeuge durch einen Einwinker eingewiesen.

7.6 Flugzeugschleppbetrieb

Die Gültigkeit der Richtlinien für den Flugzeugschleppbetrieb bleibt unberührt.

7.6.1 Ausstattung Flugzeugschlepper

Für Flugzeugschleppbetrieb auf den Vorfeldern müssen eingesetzte Flugzeugschlepper mit FMG-Bündelfunk, roter Rundumleuchte und Fahrzeugtransponder ausgestattet sein.

Stangenlose Flugzeugschlepper müssen zusätzlich mit einem den FMG-Vorgaben entsprechenden Blitzlichtsystem zur Beleuchtung von Luftfahrzeugen ausgestattet sein.

7.6.2 Flugzeugschleppbetrieb auf den Vorfeldern

Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit Zustimmung der FMG-Vorfeldkontrolle geschleppt werden. Schleppvorgänge werden grundsätzlich ohne Leitfahrzeug durchgeführt. Leitfahrzeuge können jedoch bei der FMG-Vorfeldkontrolle angefordert werden. Freigaben und Schleppanweisungen für Schleppvorgänge erteilt die FMG-Vorfeldkontrolle über FMG-Bündelfunk.

Weist die FMG-Vorfeldkontrolle aus betrieblichen oder sicherheitsbedingten Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeuges an, so hat der Luftfahrzeughalter unverzüglich dieser Weisung zu entsprechen und das zur Durchführung des Schleppvorganges erforderliche Personal bereitzustellen.

MUENCHEN APRON 1 on frequency 121,780 MHz (Aprons 1, 6, 7, 8, 9, MAINTENANCE)

MUENCHEN APRON 2 on frequency 121,710 MHz (Aprons 2, 12)

MUENCHEN APRON 3 on frequency 121,930 MHz (Aprons 3, 5, 13)

7.2 Area of Responsibility

The responsibilities and allocated frequencies are depicted on chart AD 2 EDDM 2-5. FMG Apron Control issues only such instructions as will become effective within its area of responsibility.

7.3 Operating Hours of the Aeronautical Station

see EDDM AD 2.18

7.4 Procedures for Departing Aircraft

7.4.1 Start-Up Procedure

Start-Up Procedure at München Airport will take place according the Airport CDM procedures (refer to 4.2.4 „Start-Up and Push-Back“).

7.4.2 Push-Back Procedure

To obtain push-back instructions from a nose-in position, pilots are advised to request push-back permission on the respective frequency of MUENCHEN APRON.

In order to avoid delays in taxiing, pilots are instructed to start the engines during push-back.

After completed push-back, „ready to taxi“ shall be reported to Apron Control.

7.4.3 Taxi-Out Procedure

To obtain instructions for taxiing from a taxi-out position, pilots are instructed to request taxi clearance on the respective frequency of MUENCHEN APRON.

On initial radio contact with MUENCHEN APRON, pilots shall report the position and “ready to taxi”.

7.4.4 Permission for push-back or taxiing from a position may only be requested if the pilot can perform the manoeuvre immediately.

7.4.5 FMG Apron Control guides departing aircraft within its area of responsibility to the change-over points of the DFS depicted on chart AD 2 EDDM 2-9.

At the change-over points pilots will be instructed to establish radio contact with the competent München Taxiing Control.

7.5 Procedures for Arriving Aircraft

7.5.1 Arriving aircraft shall establish radio contact with MUENCHEN APRON at the latest at the change-over points depicted on the chart, and taxi independently as instructed by Apron Control to the position assigned.

7.5.2 If the crew realizes, when taxiing into a nose-in position equipped with A-VDGS, that the latter is switched off or out of order, the aircraft shall be stopped immediately. Malfunctioning shall be reported to FMG Apron Control via radio. Taxiing is continued according to the instructions by FMG Apron Control.

7.5.3 On parking positions without “A-VDGS”, aircraft are guided by a marshaller.

7.6 Aircraft Towing

Validity of the rules for aeroplane towing remains unaffected.

7.6.1 Tow Tractor Equipment

Tow tractors shall be equipped with FMG multiple-channel radio, red omnidirectional lights and vehicle transponder.

Tow barless tractors shall additionally be equipped with a flashlight system specified by FMG for lighting of aircraft.

7.6.2 Towing of Aircraft on the Aprons

Towing of aircraft on the aprons shall be effected only with permission by FMG Apron Control. Towing manoeuvres are generally effected without a follow-me-car. However, follow-me-cars may be requested from FMG Apron Control. Towing instructions are given by FMG Apron Control via FMG radio. Clearances and towing instructions for towing manoeuvres are issued by FMG Apron Control via FMG multiple channel radio.

If towing of an aircraft is advised by FMG Apron Control for operational or safety reasons, the aircraft operator shall follow this instruction without delay, and arrange for the personnel required for the towing manoeuvre.