

2.2.1.4 Ausbildungs- und Übungsflüge, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder die Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer zur Nachtzeit erforderlich sind und in diesem Rahmen vor 2100 (2000) nicht beendet werden können, in der Zeit von 2100 (2000) bis 2200 (2100).

2.2.1.5 Luftfahrzeuge mit der Wirbelschleppenkategorie "H" und "J" müssen in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) bei Abflügen von der Startbahn 26L und Streckenführung über OTT die Abflugstrecke mit dem Kenner "W" verwenden.

Für Abflüge von Luftfahrzeugen des Typs B747 ist bei gleichzeitigem Zweibahnbetrieb in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) Startbahn 08L/26R zu verwenden.

Bei Einbahnbetrieb ist über die jeweils geöffnete Bahn abzufliegen.

2.2.1.6 Der Flughafen München darf in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) nicht als geplanter Ausweichflughafen im ATC-Flugplan angegeben werden.

2.2.2 Ausnahmen

Die Beschränkungen in 2.2.1 finden keine Anwendung auf:

2.2.2.1 Flüge zur Hilfeleistung in Not- und Katastrophenfällen sowie zur Erfüllung polizeilicher Aufgaben,

2.2.2.2 Landungen aus meteorologischen, technischen und sonstigen Flugsicherheitsgründen,

2.2.2.3 Flüge, die das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftaufsichtsstelle am Flughafen München in begründeten Ausnahmefällen zugelassen hat, weil sie zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder aus sonstigen Gründen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich sind.

2.2.3 Modifizierte Bonusliste

Ab Sommerflugplan 2002 dürfen in der Zeit zwischen 2100 (2000) und 0500 (0400) nur mehr Flugzeuge starten und landen, die in der jeweils aktuellen Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geführt werden. Diese Liste wird von der Genehmigungsbehörde um die Flugzeugmuster B 737-600/700/800 erweitert. Ausgenommen von dieser Regelung sind Flugbewegungen gemäß den Nummern 2.2.1.1.2 und 2.2.1.2. Die Genehmigungsbehörde behält sich das Recht vor, die abgewandelte Bonusliste ab dem Jahr 2004 weiter zu modifizieren.

Im übrigen wird auf NfL I-152/01 verwiesen.

2.3 Schubumkehr

Bei Landungen darf Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf „Leerlaufschubumkehr“ wird von dieser Regelung nicht umfaßt.

2.4 Probeläufe von Triebwerken

Die Gültigkeit der Bestimmungen der Benutzungsordnung Triebwerksprobelaufstand bleibt unberührt.

2.4.1 Wartungsbedingte Probeläufe von Triebwerken sind nur in dem Triebwerksprobelaufstand zulässig.

2.4.2 Die Betriebszeit des Triebwerksprobelaufstandes beträgt H 24.

2.4.3 Zur Sicherstellung der Erfüllung der bestehenden Lärmschutzaufgaben können erforderlichenfalls Benutzungseinschränkungen ausgesprochen werden.

2.4.4 Benutzung Triebwerksprobelaufstand

Die Benutzung des Triebwerksprobelaufstandes ist über Telefon: +49 89 975 21131 stets vorher bei der FMG-Verkehrszentrale mit folgenden Angaben anzumelden:

- Luftfahrzeugkennung
- Zeitraum der Benutzung
- voraussichtlicher Schleppzeitpunkt
- geplante Positionsveränderung

2.4.5 Ein- und Ausrollverfahren für Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge dürfen in den oder aus dem Triebwerksprobelaufstand grundsätzlich nicht mit eigener Kraft gerollt werden.

2.5 Flugzeugbetankung

Flugzeugbetankung mit Fluggästen an Bord (auch während des Ein- und Aussteigevorganges) ist grundsätzlich nur gestattet, wenn Turbinenkraftstoff der Marke JET A-1 verwendet wird. Bei der Verwendung aller anderen Kraftstoffe bzw. von Gemischen mit anderen Kraftstoffen ist die Betankung mit Fluggästen an Bord (auch während des Ein- und Aussteigevorganges) untersagt. Bei diesem speziellen Betankungsvorgang ist das Luftfahrtunternehmen verpflichtet, alle gesetzlichen und behördlichen Vorgaben, insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 859/2008 der Kommission, Anlage 1 zu OPS 1.305 in ihrer jeweils gültigen Fassung exakt einzuhalten, umzusetzen und zu überwachen. Alle weiteren gesetzlichen und behördlichen Vorgaben und Regelungen des Flughafenbetreibers zur Betankung allgemein sind einzuhalten.

2.2.1.4 Training and exercise flights which, in accordance with regulations under aviation law, are required for the acquisition, extension or renewal of a permit or authorisation as a night-time pilot and cannot be completed within the time-limit before 2100 (2000), in the period from 2100 (2000) until 2200 (2100).

2.2.1.5 Between 2100 (2000) and 0500 (0400), aeroplanes of wake turbulence category "H" and "J" departing from runway 26L and proceeding via OTT shall use departure route "W".

Departing aircraft of type B747 shall use runway 08L/26R between 2100 (2000) and 0500 (0400) when dual runway operations are in progress at the same time.

When single runway operations are in progress, the open runway shall be used for departures.

2.2.1.6 Between 2100 (2000) and 0500 (0400), Munich Airport may not be indicated as a planned alternate airport in the ATC flight plan.

2.2.2 Exceptions

The restrictions under 2.2.1 do not apply to:

2.2.2.1 Flights for providing assistance in emergencies and disasters and for executing police duties,

2.2.2.2 Landings for meteorological, technical and other flight safety reasons,

2.2.2.3 Flights that have been approved in justified exceptional cases by the „Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr“ or upon its instruction - by the Luftaufsicht at München Airport, in substantiated individual cases to avoid serious disruptions to air traffic or in cases of special public interest.

2.2.3 Modified Bonus List

Beginning with the summer flight plan 2002, take-offs and landings in the period from 2100 (2000) until 0500 (0400) are only allowed with aircraft that are listed in the actual bonus list of the „Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen“. This list has been extended by the authorizing agency to include the aircraft types B737-600/700/800. Flights according to paragraphs 2.2.1.1.2 and 2.2.1.2 are exempt from this regulation. The authorizing agency reserves the right to modify the list beginning in the year 2004.

For additional information see NfL I-152/01.

2.3 Reverse Thrust

When landing, reverse thrust may only be used to the extent necessary for safety reasons. The position of the thrust levers in the aircraft on "idle reverse thrust" is not covered by this regulation.

2.4 Engine Test Runs

Validity of the Engine Test Hangar regulations remains unaffected.

2.4.1 Engine test runs for maintenance reasons are only permitted in the engine test hangar.

2.4.2 The operating period of the engine test hangar is H 24.

2.4.3 In order to ensure compliance with the existing noise abatement conditions, facility restrictions may be imposed, if necessary.

2.4.4 Use of the Engine Test Hangar

Use of the engine test hangar shall always be announced via telephone: +49 89 975 21131 to the FMG traffic centre, comprising the following data:

- aircraft identification
- period of use
- expected time for towing
- planned change of position

2.4.5 Aircraft Taxiing Procedure

Aircraft shall not taxi under their own power into or out of the engine test hangar.

2.5 Refuelling of aircraft

As a rule, refuelling of aircraft with passengers on board (or when embarking or disembarking) is only allowed if JET A-1 fuel is used. If any other fuels or mixtures with other fuels are used, refuelling with passengers on board (or when embarking or disembarking) is not permitted. To conduct this special refuelling procedure, the air carriers are obliged to exactly implement, comply with and monitor all statutory and official requirements, especially Commission Regulation EC No 859/2008, Appendix 1 to OPS 1.305 in its current version. All other statutory and official requirements and provisions of the airport operator with regard to refuelling in general shall be complied with.