

5.4.6 180-Grad-Drehungen sind auf dem Asphalt Bereich der Start-/Landebahn für Luftfahrzeuge mit einem Gewicht von mehr als 20 t untersagt und das Wendemanöver ist auf einem Wendehammer durchzuführen.

5.5 Schleppen von Luftfahrzeugen

Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit Zustimmung der Platzkontrollstelle (Vorfelder 1 und 3) bzw. Vorfeldkontrolle (Vorfeld 2) geschleppt werden.

5.6 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeughalter haben Vorkehrungen zu treffen, um im Falle einer Bewegungsunfähigkeit das Luftfahrzeuges schnellstmöglich von der Bewegungsfläche zu entfernen.

5.7 Zuständigkeitsbereich

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

5.8 Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

5.8.1 Anlassverfahren

Rollinformationen und eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke auf dem Vorfeld 2 erfolgt auf der Frequenz der Vorfeldkontrolle, auf den Vorfeldern 1 und 3 auf der Frequenz der Platzkontrollstelle. Streckenfreigaben werden durch FINKENWERDER TOWER übermittelt. Luftfahrzeuge aus dem Vorfeld 2 erhalten Ihre Streckenfreigabe nach Übergabe durch FINKENWERDER TOWER.

5.8.2 Zurückstoßverfahren (push-back)

Die Erlaubnis zum Zurückstoßen an einem "Nose-in" Standplatz ist vom Pilot auf der Frequenz von FINKENWERDER TOWER (Vorfeld 1 und 3) bzw. FINKENWERDER APRON (Vorfeld 2) einzuholen. Nach erfolgtem Zurückstoßvorgang ist über Funk die Rollbereitschaft mitzuteilen.

5.8.3 Taxi-out- und Turn-out-Verfahren

Zur Entgegennahme von Rollinformationen von einer Taxi-out/Turn-out-Abstellposition ist vom Pilot die Erlaubnis zum Abrollen auf der Frequenz von FINKENWERDER TOWER (Vorfelder 1 und 3) bzw. FINKENWERDER APRON (Vorfeld 2) einzuholen. Eine Erlaubnis zum Zurückstoßen oder zum Abrollen von einer Abstellposition darf vom Pilot erst angefordert werden, wenn das Manöver unverzüglich ausgeführt werden kann. FINKENWERDER APRON führt abfliegende Luftfahrzeuge in ihrem Zuständigkeitsbereich bis zum Übergabepunkt an FINKENWERDER TOWER. Dort erhält der Pilot die Anweisung, Funkkontakt mit FINKENWERDER TOWER aufzunehmen.

5.9 Verfahren für ankommende Luftfahrzeuge

Ankommende Luftfahrzeuge rollen auf den Vorfeldern 1 und 3 gemäß Anweisung von FINKENWERDER TOWER zu ihrer Abstellposition. Für Vorfeld 2 vorgesehene Luftfahrzeuge werden von FINKENWERDER TOWER an FINKENWERDER APRON übergeben und rollen gemäß Anweisung von FINKENWERDER APRON zu ihrer Abstellposition. Die Übergabe erfolgt so frühzeitig wie möglich, spätestens jedoch bei Erreichen der Zuständigkeitsgrenze Apron Control (siehe AD 2 EDHI 2-5).

Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Stellplätzen erfolgt durch Signale des Einweisers.

Abfertigungsplätze werden vom Flugplatzunternehmer/Apron Control entsprechend der betrieblichen Erfordernisse zugewiesen. Dies können auch nicht markierte Flächen sein.

6. Schubumkehr

Schubumkehr darf nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfasst.

7. Besonderheiten bei der Rollwegnutzung

7.1 Das eigenständige Rollen ist auf dem Rollweg B (Breite 23 m + 2 x 3.5 m Schulter) für Luftfahrzeuge bis zu einer Spannweite von 65 m (Code E), auf den Rollwegen C, D North und D South (Breite: 23 m) für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von bis zu 52 m (Code D) und auf dem Rollweg E (Breite: 21 m) mit einer Spannweite von bis zu 24 m (Code B) erlaubt.

Luftfahrzeuge der jeweils nächsthöheren Kategorie dürfen auf diesen Rollwegen nur geschleppt werden. Eine Nutzung für Luftfahrzeuge der Kategorie F (z.B. A380) ist untersagt.

7.2 Eine Betriebsstraße überquert TWY G (Code F) südöstlich des Vorfeldes 2. Der Querungsvorgang wird von Apron Control überwacht und gesteuert.

Die Betriebsstraße ist beidseitig durch rote Haltebalken und gelb befeuerte mobile Absperrketten gegenüber TWY G gesichert. Die Betriebsstraße wird, bei Luftfahrzeugrollbetrieb mittels Schranken oder durch Fahrzeuge, gesperrt. Luftfahrzeuge dürfen den Bereich eigenständig queren. Bei Luftfahrzeugen des Modells A380 dürfen die Triebwerke 1 und 4 (äußere Triebwerke) maximal im Leerlauf drehen. Für alle anderen Luftfahrzeugmuster gibt es keine Einschränkungen.

8. Führung von Luftfahrzeugen im Allwetterflugbetrieb nach Betriebsstufe CAT II bzw. Starts bei geringer Sicht (LVTO)

5.4.6 180-degree turns are prohibited on the asphalt area of the runway for aircraft above 20 tonnes. In this case, the turn shall be conducted on a turning area.

5.5 Towing of aircraft

Aircraft may be towed on the aprons with permission from the aerodrome control tower (aprons 1 and 3) and/or apron control (apron 2) only.

5.6 Disabled aircraft

Provisions shall be made by aircraft operators to remove disabled aircraft from the movement area as quickly as possible.

5.7 Area of responsibility

The area of responsibility is depicted on the respective current chart AD 2 EDHI 2-5. Apron Control will only issue instructions that will become effective within its area of responsibility.

5.8 Procedures for departing aircraft

5.8.1 Start-up procedure

Taxi information and approval to start up the engines on apron 2 will be issued on the frequency of apron control; on aprons 1 and 3, on the frequency of the aerodrome control tower. En-route clearances will be transmitted by FINKENWERDER TOWER. Aircraft from apron 2 will be issued their enroute clearance by FINKENWERDER TOWER after being transferred.

5.8.2 Push-back procedure

Permission for push-back at a nose-in position shall be requested by the pilot on the frequency of FINKENWERDER TOWER (aprons 1 and 3) and/or FINKENWERDER APRON (apron 2). After completed push-back, „ready to taxi“ shall be reported via radio.

5.8.3 Taxi-out and turn-out procedures

To obtain taxiing information from a taxi-out/turn-out parking position, the pilot shall request permission to exit on the frequency of FINKENWERDER TOWER (aprons 1 and 3) and/or FINKENWERDER APRON (Apron 2). Permission to push-back or exit from a parking position may only be requested by the pilot if the manoeuvre can be conducted immediately. FINKENWERDER APRON will guide departing aircraft within its area of responsibility up to the transfer point to FINKENWERDER TOWER. There, the pilot will receive instructions to establish radio contact with FINKENWERDER TOWER.

5.9 Procedures for arriving aircraft

Arriving aircraft will taxi to their parking positions on aprons 1 and 3 in compliance with the instructions from FINKENWERDER TOWER. Aircraft intended for apron 2 will be transferred from FINKENWERDER TOWER to FINKENWERDER APRON and will taxi to their parking position in compliance with the instructions from FINKENWERDER APRON. The transfer will take place as early as possible, but no later than upon reaching the boundary of responsibility for Apron Control (see AD 2 EDHI 2-5).

The marshaller will signal aircraft to park on the parking positions.

Aircraft parking positions will be allocated by the aerodrome operator/Apron Control in accordance with operational requirements. These may also be non-designated areas.

6. Reverse Thrust

Reverse thrust, other than idle thrust, shall only be used to an extent necessary for safety reasons.

7. Particulars to observe when utilizing the taxiways

7.1 Independent taxiing is permitted on taxiway B (width: 23 m + 2 x 3.5 m shoulder) for aircraft with a maximum wingspan of 65 m (Code E), on taxiways C, D North and D South (width: 23 m) for aircraft with a maximum wingspan of 52 m (Code D) and on taxiway E (width: 21 m) for aircraft with a maximum wingspan of 24 m (Code B).

Aircraft belonging to the next higher category may only be towed on these taxiways. Utilization by Cat F aircraft (e.g. A380) is prohibited.

7.2 A service road crosses TWY G (Code F) south-east of Apron 2. Apron Control will monitor and control the crossing aircraft.

The service road is secured vis-à-vis TWY G on both sides by red stop bars and yellow-lighted mobile chains. During taxiing operations, the service road will be closed by means of barriers or vehicles. Aircraft may cross the area of their own accord. Aircraft type A380 may run engines 1 and 4 (outer engines) maximal in idle position. For all other aircraft types, there are no restrictions.

8. Guidance of aircraft in CAT II all-weather operations as well as low-visibility take-offs (LVTO)