

### 3. 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.

### 4. Triebwerksprobeläufe, Kompensierstandorte

**4.1** Probeläufe mit Triebwerken ohne Benutzung der Lärmschutzhalle sind nur mit vorheriger Zustimmung und nach näherer Weisung der Luftaufsichtsstelle der Wirtschaftsbehörde, Tel.: +49 40 50 75 25 99 / 26 00 zulässig.

**4.2** Leerlauf-Probeläufe zwischen 0500 und 2200 (0400 und 2100) werden von dieser Regelung nicht erfaßt.

**4.3** Die von der Luftaufsichtsstelle erteilte Zustimmung zu einem Triebwerksprobeläuf beinhaltet nicht die erforderliche Rollfreigabe des Flugverkehrskontrolldienstes.

### 4.4 Triebwerksprobeläufe mit Drehflüglern

Triebwerksprobeläufe sind im GAT bei dem Verkehrsbeobachter (Tel.: +49 40 50751713) anzumelden. Triebwerksprobeläufe sind auf dem Vorfeld 4 zwischen Westkante und Einrollgasse V, auf einer dafür vorgesehenen Fläche, die durch ein weißes Kreuz kenntlich gemacht ist, durchzuführen. Ein Schwebeflug zu dieser Position ist nicht erlaubt. Der Flughafenbetreiber behält sich vor, im Bedarfsfall eine andere Position zuzuweisen.

**4.5** Kompensierungsvorgänge können auf RWY 33 querab TWY B1 auf Anforderung durchgeführt werden. Der Standort auf der 33 ist mit einem weißen Kreis, Durchmesser 60 m markiert. Es können Luftfahrzeuge nach ICAO Code A bis E drehend und stehend kompensiert werden. Luftfahrzeuge nach ICAO Code F können ausschließlich stehend kompensiert werden.

Ein weiterer Standort auf dem Kompensierungsvorgänge stattfinden können ist auf TWY G/ südl. Helipad West. Dort können Luftfahrzeuge nach ICAO Code A–F auf Anforderung stehend kompensiert werden.

**4.6** Bei besonderem Bedarf auf Anforderung des Flughafenbetreibers, der örtlichen Flugsicherung und/oder der Luftaufsicht, können Kompensierungsvorgänge abgebrochen und zum Räumen des Standortes aufgefordert werden.

### 5. Einhaltung des Gleitweges

Wegen der möglichen Gefährdung durch Luftturbulenzen im Anflugsektor 23, insbesondere durch Großraumflugzeuge, ist bei Anflug ein Unterschreiten des Gleitweges bis zum Hauptenflugzeichen zu vermeiden.

### 6. Einschränkung des Platzflugbetriebs

Alle Anflüge zu Übungszwecken bedürfen der Genehmigung durch die Luftaufsichtsstelle der Wirtschaftsbehörde, Tel.: +49 40 50752599/2600. Sie sind grundsätzlich nur an Werktagen zulässig und auf folgende Zeiten beschränkt:

Mon – Fri 0700 – 1700 (0600 – 1600); Sat 0700 – 1300 (0600 – 1200)

Alle IFR-Übungsflüge bedürfen der vorherigen Abstimmung mit Bremen ACC (Tel.: +49 421 5372 141). Grundsätzlich ist diese Abstimmung unter Angabe des Programms am Ereignistag ab 0500 (0400) spätes-tens 2 Stunden, jedoch nicht früher als 4 Stunden vor Beginn dieser Übungsflüge vorzunehmen. Lizenzprüfungen können auch außerhalb der vorgenannten Zeiten abgestimmt werden.

Diese Abstimmung entbindet nicht von der Beachtung möglicher Regelungen aufgrund von Fluglärmabatzauflagen für den Flughafen Hamburg.

Hinweis: Aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation kann es trotz erfolgter Abstimmung zu teilweisen oder ganzen Ablehnung des Trainingsprogramms kommen.

### 8. Benutzungsbeschränkungen für TWYs G, B1, B6 und Einrollgassen U, V, W, T

**8.1** Auf TWY G / Rollgasse G gilt für rollende Luftfahrzeuge zwischen TWY F und Aircraft Stand Taxilane Y3 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von MAX 25 kt. Auf TWY G / Rollgasse G gilt für rollende Luftfahrzeuge zwischen Aircraft Stand Taxilane Y3 und Y1 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von MAX 15 kt aufgrund von kreuzenden Fahrzeugen im östlichen Teil der Rollgasse G.

**8.2** Das Abrollen von der Piste 15/33 über TWY B1 mit Luftfahrzeugen mit einer Spannweite größer 52 m (ICAO Code D) ist nur mit Führung der Verkehrsabsicht / Follow-Me Fahrzeugen gestattet. Das selbstständige Aufrollen auf RWY 15/33 über TWY B1 ist mit Luftfahrzeugen bis zu einer maximalen Spannweite von 65 m (ICAO Code E) erlaubt.

**8.3** Die Einrollgasse U wird zwischen Einrollgasse G und dem Vorfeld 5 durch eine Toranlage abgegrenzt. Die Toranlage hat eine Breite von 60 m und eine Höhe von 2,43 m AGL. Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von ausschließlich 36 m (ICAO Code Letter C) dürfen das Tor mit eigener Kraft durchrollen. Luftfahrzeuge mit einer Spannweite ab 36 m (ICAO Code Letter D bis F) müssen vor dem Tor anhalten und die Triebwerke abschalten. Sie werden anschließend zum Zielort geschleppt.

### 3. Reverse thrust

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

### 4. Engine test runs, compass bases

**4.1** Engine test runs outside the noise protection hangar are permitted only after prior consent and in accordance with specific instructions by the aviation supervision office (Luftaufsicht) of the Hamburg Ministry of Economics, Tel.: +49 40 50 75 25 99 / 26 00.

**4.2** Idle thrust test runs between 0500 and 2200 (0400 and 2100) are not covered by this regulation.

**4.3** Consent for an engine run-up granted by the aviation supervision office (Luftaufsicht) does not include the necessary ATC taxi clearance.

### 4.4 Engine test runs of rotorcraft

Engine test runs shall be reported to the traffic observer (Tel.: +49 40 50751713) at the GAT. Engine test runs shall be conducted on apron 4 between the western edge and the aircraft stand taxilane V on an area provided for this purpose and marked by a white cross. Hover flights to this position are not allowed. The airport operator reserves the right to allocate another position, if necessary.

**4.5** Compass calibration may be conducted on request on RWY 33 abeam of TWY B1. The position on RWY 33 is marked by a white circle of 60 m in diameter. Compass calibration of aircraft with ICAO code letters A to E may be carried out while turning or standing. Compass calibration of aircraft with ICAO code letter F may only be carried out while standing.

Another compass base for compass calibration is located on TWY G/south of Helipad West. Standing compass calibration of aircraft with ICAO code letters A–F may be carried out there on request.

**4.6** In special cases, the airport operator, the local air navigation services and/or the aviation supervision office (Luftaufsicht) may request the aircraft to interrupt the compass calibration and to vacate its current position.

### 5. Adherence to the glide path

Due to possible hazards caused by air turbulence in approach sector 23, especially by wide-body aircraft, approaching aircraft shall avoid flying below the glide path up to the middle marker.

### 6. Restriction of aerodrome operations

All approaches for training purposes require permission by the aviation supervision office (Luftaufsicht) of the Hamburg Ministry of Economics, Tel. +49 40 50752599 / 2600. As a rule, they are only permitted on weekdays and restricted to the following times:

Mon – Fri 0700 – 1700 (0600 – 1600); Sat 0700 – 1300 (0600 – 1200)

All IFR practice approaches require prior coordination with Bremen ACC (Tel.: +49 421 5372 141). This coordination shall, as a rule, take place on the day in question, from 0500 (0400), no later than 2 hours but no earlier than 4 hours prior to commencing these practice approaches. The relevant programme shall be indicated. Licence examination flights may be coordinated outside the above-mentioned hours as well.

This coordination does not release the pilot from the obligation to observe any noise abatement regulations that may be applicable at Hamburg Airport.

Note: Depending on the prevailing traffic situation, the training programme may be rejected in part or in total even if it has been coordinated earlier.

### 8. Restrictions for the use of TWYs G, B1, B6 and aircraft stand taxilanes U, V, W, T

**8.1** On TWY G / taxilane G, a speed limit of MAX 25 kt applies to aircraft taxiing between TWY F and aircraft stand taxilane Y3. On TWY G / taxilane G, a speed limit of MAX15 kt applies to aircraft taxiing between aircraft stand taxilane Y3 and Y1 due to crossing vehicles in the eastern part of taxilane G.

**8.2** Aircraft with a wingspan of more than 52 m (ICAO code letter D) may only use TWY B1 to vacate runway 15/33 if guided by traffic supervision/follow-me vehicles. Aircraft with a maximum wingspan of up to 65 m (ICAO code letter E) may use TWY B1 to taxi onto runway 15/33 without further guidance.

**8.3** Aircraft stand taxilane U has a gateway between aircraft stand taxilane G and apron 5. The gateway has a width of 60 m and a height of 2.43 m AGL. Aircraft with a wingspan of up to but not including 36 m (ICAO code letter C) may taxi through the gateway under their own power. Aircraft with a wingspan of 36 m or more (ICAO code letters D to F) shall stop in front of the gateway and turn off the engines. They will then be towed to their destination.