

Das Einrollen auf die Parkposition wird durch den Flughafenunternehmer sichergestellt.

### 5.2 Benutzung der Vorfelder

Die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist grundsätzlich nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers zulässig und unterliegt dessen Weisungen. Die Freigaben zum Benutzen der Vorfelder werden über Funk durch die Flugplatzkontrolle erteilt und/oder durch den Einsatz von Leitfahrzeugen.

Auf Abstellpositionen ohne Einrollhilfe werden Luftfahrzeuge durch einen Einwinker eingewiesen.

Das Anlassen der Luftfahrzeuge erfolgt entsprechend der Regelung der DFS "Bekanntmachung über Anlassenverfahren für Luftfahrzeuge" in der jeweils gültigen Fassung.

Für Luftfahrzeuge mit einem MPW > 5700 kg ist eine Außensicherung beim Anlassenverfahren erforderlich.

Luftfahrzeuge, die nicht oben genannter Regelung unterliegen, melden ihre Rollbereitschaft an die Flugplatzkontrolle.

### 5.3 Nichtmarkierte Abstellflächen

Zugewiesene Flugzeugstandplätze können auch nicht markierte Abstellflächen sein.

## 6. Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

### 6.1 Rollen von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern

– Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit der Flugplatzkontrolle aufrechterhalten. Wird zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug eingesetzt, hat der Pilot dessen Signale zu beachten.

– Der Pilot kann zur Unterstützung ein Leitfahrzeug bei der Flugplatzkontrolle oder beim Flughafenunternehmer anfordern.

– Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur auf und entlang der gelben, orange oder blauen Rolleitlinien gerollt werden. Abweichungen und/oder Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Leitlinien nur nach besonderen Weisungen möglich.

– Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

– Das Rollen von Luftfahrzeugen mit offener Ladeluke ist verboten.

### 6.2 Rollen bei Standplätzen mit Nose-in-Aufstellung

Auf dem Vorfeld 1 sind die Parkpositionen 126, 128, 130, 132, 134 und 136, sowie die meisten Parkpositionen auf dem Vorfeld 4, mit einer elektronischen Einrollhilfe ausgerüstet (siehe Legenden auf den Karten AD 2 EDDP 2-7 und 2-9A).

Stellt die Besatzung beim Einrollen fest, dass diese nicht funktionstüchtig ist oder einen falschen Luftfahrzeugtyp anzeigt oder die Anzeige auf dem Tableau nicht eindeutig erkennbar ist, hat sie das Luftfahrzeug sofort anzuhalten.

– Die Fehlfunktion ist der Flugplatzkontrolle über Funk zu melden.

– Das Weiterrollen erfolgt nur nach ausdrücklicher Anweisung durch die Flugplatzkontrolle.

– Das Zurückrollen in die Rollspur mit Hilfe von Schubumkehr ist in Ausnahmefällen nach entsprechender Freigabe möglich.

– Freigaben für das Zurückstoßen dürfen nur verlangt werden, wenn das Luftfahrzeug das durch den Piloten verlangte Manöver unverzüglich ausführen kann.

### 6.3 Schleppen von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern

Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers und nach Freigabe durch die Flugplatzkontrolle geschleppt werden.

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

### 6.4 Abstellen und Unterstellen

Hält sich ein Luftfahrzeug auf dem Flughafen länger als die für eine Abfertigung übliche Zeit auf (z.B. 1,5 Stunden für Passagierflüge), so hat der Luftfahrzeughalter es auf Verlangen des Flughafenunternehmers auf einer ihm neu zugewiesenen Abstellfläche abzustellen.

### 6.5 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

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

### 6.6 Benutzung der Vorfelder mit Drehflüglern

Für Drehflügler gelten die vorstehenden Regeln sinngemäß. Das Überfliegen von anderen Luftfahrzeugen in geringer Höhe ist verboten.

Taxiing onto the parking position is guaranteed by the aerodrome operator.

### 5.2 Use of the aprons

Generally, aircraft are allowed to use the aprons only with permission from the aerodrome operator and on his instructions. Clearances to use the aprons will be granted via radio by the aerodrome control unit and/or by the assignment of follow-me cars.

Aircraft will be guided by a marshaller to parking positions without taxi-in assistance.

Aircraft will be started according to the regulation of the DFS "Start-Up Procedures for Aircraft" in its currently valid version.

Aircraft with > 5700 kg MPW shall be guarded when starting up.

Aircraft not subject to the afore-stated regulation will notify the aerodrome control unit when ready to taxi.

### 5.3 Non-marked parking areas

Non-marked parking areas may also be assigned for parking.

## 6. Rules for the handling of air traffic on the aprons

### 6.1 Taxiing of aircraft on the aprons

– Aircraft shall maintain constant radio contact with the aerodrome control unit during the entire taxiing manoeuvre. If a follow-me car is assigned to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals.

– Pilots may request a follow-me car for guidance from the aerodrome control unit or from the aerodrome operator.

– On the aprons, aircraft may only taxi on or along the yellow, orange or blue taxi guide lines. No deviations or shortcuts are allowed. In exceptional cases, taxiing off the guide lines is permitted after special instructions only.

– On the apron, aircraft are permitted to taxi only at the absolute minimum engine speed.

– Taxiing by aircraft with the loading hatch open is prohibited.

### 6.2 Taxiing on nose-in positions

On apron 1, parking positions 126, 128, 130, 132, 134 and 136, as well as most parking positions on apron 4, are equipped with electronic taxi-in assistance, (see legend on chart AD 2 EDDP 2-7 and 2-9A).

If the crew notices during taxiing in that the taxi-in assistance system is not functioning or that it shows an incorrect aircraft type or that the indicator on the tableau is not clearly legible, it must stop the aircraft immediately.

– The malfunction shall be reported to the aerodrome control unit via radio.

– Continued taxiing will take place according to the express instructions of the aerodrome control unit only.

– In exceptional cases, reverse thrust to taxi back into the taxi line is possible after due clearance.

– Clearances for reversing may only be demanded if the aircraft is able to perform the manoeuvre demanded by the pilot immediately.

### 6.3 Towing of aircraft on the aprons

Towing of aircraft on the aprons shall be effected with permission from the aerodrome operator and after clearance by the aerodrome control unit only.

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

### 6.4 Parking and using a hangar

If an aircraft remains at the airport for longer than clearance usually takes (e.g. 1.5 hours for passenger flights), it shall be parked by the aircraft operator on the newly assigned parking area, if requested by the aerodrome operator.

### 6.5 Disabled aircraft

Provisions shall be made by aircraft operators to remove disabled aircraft from the movement area without delay.

### 6.6 Use of aprons by rotorcraft

For rotorcraft, the above rules apply analogously. Overflying of other aircraft at low heights is prohibited.