

9.4 Nicht markierte Abstellflächen

Zugewiesene Flugzeugstandplätze können auch nicht markierte Abstellflächen sein.

9.5 Taxi-out / Pushback Positionen 44 – 48

Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von größer 25 m müssen aus den Positionen gepusht werden. Luftfahrzeuge mit einer Spannweite kleiner 25 m dürfen selbstständig aus den Positionen ausrollen.

9.6 Vorfeld 4

Apron 4 steht für Luftfahrzeuge mit einer maximalen Spannweite von 28,64 m zur Verfügung.

10. Regeln für die Luftverkehrsabwicklung der Gewerblichen Luftfahrt auf den Vorfeldern 1 und 2

10.1 Rollen von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern 1 und 2

10.1.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit HAMBURG APRON aufrechterhalten. Angeordnete Frequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden.

Setzt die FHG-Vorfeldkontrolle zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug ein, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung ein Leitfahrzeug bei der FHG-Vorfeldkontrolle anfordern.

10.1.2 „Nose-in“-Flugzeugabstellplätze dürfen nur mit Schlepperhilfe (push-back) verlassen werden. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellpropellern zum Verlassen von Standplätzen ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

10.1.3 Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur auf und entlang der gelben sowie blauen (Z1-Blue) und orangenen (Z1-Orange) Rolleitlinien gerollt werden. Abweichungen und Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Leitlinien nur auf besondere Weisung von HAMBURG APRON und unter Führung eines Leitfahrzeugs möglich.

Für die Nutzung der Rolleitlinien Z1-Orange und Z1-Blue gilt eine Beschränkung für Luftfahrzeuge bis max. ICAO Code-Letter C (<36 m Spannweite). Diese Rolleitlinien können unabhängig und parallel auch gegenläufig genutzt werden. Für die Nutzung der Rolleitlinie Z1-Center gilt eine Beschränkung für Luftfahrzeuge bis max. ICAO Code-Letter F (<80 m Spannweite). Diese Rolleitlinie kann nur in Abhängigkeit zu anderem Rollverkehr auf den Rolleitlinien Z1-Blue und Z1-Orange genutzt werden. Für die jeweilige Nutzung wird entweder die entsprechende Unterflurbefeuerung (Z1-Orange befeuert in orange/grün alternierend, Z1-Blue befeuert in blau/grün alternierend) aktiviert oder ein Leitfahrzeug eingesetzt.

Luftfahrzeuge des Typs B747 und größer werden durch ein Leitfahrzeug der FHG geführt.

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

Beim Einrollen von der Rolleitlinie Z1-Blue auf einen Standplatz ist das Risiko für Beeinträchtigungen durch den Abgasstrahl auf dahinterliegenden Abfertigungsflächen besonders zu beachten. Bei einem Stillstand des Luftfahrzeuges während der Einrollphase ist HAMBURG APRON zu kontaktieren.

10.2 Schleppen von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern 1 und 2

10.2.1 Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit Zustimmung der FHG-Vorfeldkontrolle geschleppt werden.

10.2.2 Weist die FHG-Vorfeldkontrolle 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.

10.2.3 Beim Schleppen (Pushback) von einem Standplatz auf Z1-Blue, sind die Triebwerke erst beim Erreichen der Rolllinie Z1-Blue, bzw. parallel zu Z1-Blue, anzulassen. Ein zu frühes anlassen der Triebwerke kann zu verstärktem Abgasstrahl und damit zu Gefahren auf Abfertigungsflächen führen.

10.3 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

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

10.4 Regeln für die Benutzung der Vorfelder 1 und 2 mit Drehflüglern

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

11. Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

11.1 Allgemein

Airport-CDM ist der harmonisierte operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses. Das Verfahren umfasst den Zeitraum Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 3 Stunden bis Take-Off und ist ein durchgehender Prozess von der Flugplanung (ATC-Flugplan) über Landung und Umdrehprozess am Boden bis zum Start.

Airport-CDM am Verkehrsflughafen Hamburg basiert auf dem europäischen Standard für Airport-CDM, sowie der Initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport-CDM".

9.4 Unmarked parking areas

Unmarked aircraft stands may also be allocated for parking.

9.5 Taxi-out / push-back positions 44 – 48

Aircraft with a wingspan of more than 25 m must be pushed back from their positions. Aircraft with a wingspan of less than 25 m may leave their positions under their own power.

9.6 Apron 4

Apron 4 is available to aircraft with a maximum wingspan of 28.64 m.

10. Rules for air traffic handling of commercial aviation on aprons 1 and 2

10.1 Taxiing of aircraft on aprons 1 and 2

10.1.1 When taxiing, aircraft shall maintain continuous radio contact with HAMBURG APRON. Any requested frequency changes shall be made immediately.

If a follow-me vehicle is used to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals. Pilots may request a follow-me vehicle from FHG apron control for guidance.

10.1.2 Nose-in aircraft stands may only be left with the aid of push-back tractors. It is prohibited to use reverse thrust or variable pitch propellers to leave aircraft stands. Aircraft operators shall make appropriate arrangements.

10.1.3 On the aprons, aircraft may only taxi on or along the yellow, blue (Z1 blue) and orange (Z1 orange) taxi guide lines. Deviations and shortcuts are not permitted. In exceptional cases, taxiing off the guide lines is permitted only after explicit instruction by HAMBURG APRON and under the guidance of a follow-me vehicle.

Only aircraft up to ICAO code letter C (<36 m wingspan) may use the taxi guide lines Z1 orange and Z1 blue. These taxi guide lines may be used independently, and in parallel in opposite directions as well. Only aircraft up to ICAO code letter F (<80 m wingspan) may use the taxi guide line Z1 centre. This taxi guide line may only be used depending on the taxiing traffic on the taxi guide lines Z1 blue and Z1 orange. To use these guide lines, either surface lights will be activated (Z1 orange will be lighted in alternating orange/green; Z1 blue in alternating blue/green) or a follow-me vehicle will be employed.

Aircraft of the type B747 and larger will be guided by an FHG follow-me vehicle.

10.1.4 Aircraft may taxi on the apron only at the absolute minimum rpm.

When taxiing from the taxi guide line Z1 blue to an aircraft stand, the risk of impairments to nearby ground handling areas caused by the exhaust plume shall be given special attention. In case of a standstill of the aircraft when taxiing in, HAMBURG APRON shall be contacted.

10.2 Towing of aircraft on aprons 1 and 2

10.2.1 Aircraft may only be towed on the aprons with the consent of apron control.

10.2.2 If towing of an aircraft is instructed by FHG 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.

10.2.3 During push-back from a stand to Z1 blue, the engines may only be started when the guide line Z1 blue is reached or when parallel to Z1 blue. When the engines are started too early, the exhaust plume might be too strong resulting in hazard to the ground handling areas.

10.3 Disabled aircraft

Aircraft operators shall make arrangements to remove disabled aircraft from the movement area as quickly as possible.

10.4 Regulations for the use of aprons 1 and 2 by rotorcraft

The above rules apply to rotorcraft accordingly. Overflying of other aircraft at low heights is prohibited.

11. Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)

11.1 General

Airport-CDM is a harmonised method for handling an optimal turn-round process. It covers the period of time between the estimated off-block time (EOBT) minus 3 hours until take-off. It is a continuous process from flight planning (ATC flight plan) to landing and the subsequent turn-round process on the ground until the next take-off.

Airport CDM at Hamburg Airport is based on the European standard for Airport CDM and the initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport CDM" (German harmonisation of Airport CDM).