

Leitfahrzeuge sind durch eingeschaltetes rotes Rundumlicht/Blitzlicht kenntlich.

4.1 Zuständigkeitsbereich der Vorfeldkontrolle der Fraport AG

Hierzu gehören die Flächen, die zum Abfertigen bzw. Abstellen der Luftfahrzeuge und zum Ein- und Ausrollen auf die jeweiligen Positionen notwendig sind, sowie Zurollwege zu den Hallenvorfeldern der Wartungshallen im Südteil des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main mit Ausnahme der Rollbahnen S25 zur Halle 12 und S27 zur Halle 7.

Die Abgrenzung der Zuständigkeitsbereiche ist der jeweils gültigen Karte AD 2 EDDF 2-5 zu entnehmen, die Vorfeldkontrolle erteilt nur solche Anweisungen, die innerhalb dieser Zuständigkeitsbereiche wirksam werden.

4.1.1 Benutzung des Vorfelds mit Luftfahrzeugen

Die Benutzung des Vorfelds mit Luftfahrzeugen ist nur mit Zustimmung der Vorfeldkontrolle zulässig und unterliegt deren Weisungen.

4.1.2 Zustimmungen für die Benutzung des Vorfelds mit Luftfahrzeugen sind stets vorher bei der Vorfeldkontrolle einzuholen.

4.1.3 Die Vorfeldkontrolle erteilt die Zustimmungen über Funk oder Telefon sowie über Einweiser (Marshaller) in Leitfahrzeugen. Von der Vorfeldkontrolle eingeholte Zustimmungen sind inhaltlich wie Weisungen zu behandeln und zu befolgen.

4.1.4 Stand- und Probelaufe von Triebwerken sowie größere Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen auf den Positionen sind nicht zulässig. Die Vorfeldkontrolle kann in begründeten Fällen Ausnahmen zulassen.

4.1.5 Stand- und Probelaufe von Triebwerken mit Schubeinstellung oberhalb Leerlauf dürfen nur an den unter Ziffer 3.1.9.1 aufgeführten Positionen durchgeführt werden.

4.2 Bodenfunkstellen

Die Vorfeldkontrolle betreibt fünf Bodenfunkstellen, die alle das Rufzeichen FRANKFURT APRON benutzen. (s. auch Seite AD 2 EDDF 1-9, Karten AD 2-5, AD 2-7, AD 2-7A, AD 2-7C).

4.3 Verfahren

Zuweisung von Abfertigungs- bzw. Abstellplätzen (Positionen) für Luftfahrzeuge.

4.3.1 Allgemeines

Das Airside Coordination and Data Center der Fraport AG weist Positionen für die Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu. Die Vorfeldkontrolle führt die Luftfahrzeuge über Funk und/oder Leitfahrzeuge dorthin.

4.3.1.1 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Positionen erfolgt entweder durch Signale des Einweisers oder mit einer technischen Einrollhilfe A-VDGS (siehe NfL I - 145/11).

Stellt die Besatzung fest, dass die technische Einrollhilfe nicht eingeschaltet oder nicht funktionstüchtig ist, hat sie sofort anzuhalten und dies der Vorfeldkontrolle zu melden. Die weiteren Weisungen sind dann abzuwarten.

4.3.1.2 Das Abstellen von Luftfahrzeugen auf Positionen, die nicht mit einer technischen Einrollhilfe (NfL I - 145/11) ausgestattet sind, ist nur nach den Signalen des Einweisers zulässig.

4.3.1.3 Luftfahrzeuge dürfen „Nose-in“-Positionen nur mit Flugzeugschlepperhilfe verlassen. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellpropellern ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

4.3.1.4 Bei einer aktiven Gewitterwarnung und der damit verbunden Einstellung der Abfertigung steht kein Bodenpersonal zur Verfügung. Luftfahrzeuge werden von der Vorfeldkontrolle, trotz Einstellung der Abfertigung, auf die zugewiesene Position geführt. Wenn die Triebwerke wegen nicht betriebsbereiter APU auf der Position nicht abgeschaltet werden können, muss die Vorfeldkontrolle im Voraus informiert werden. Ein Einrollen auf die Position ist dann nicht möglich.

4.4 Abfliegende Luftfahrzeuge

4.4.1 Alle Luftfahrzeuge haben auf der Frequenz 122.035 MHz FRANKFURT DELIVERY Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrolle aufzunehmen.

Mit Aufnahme der Sprechfunkverbindung ist bei IFR-Flügen das ATIS-Kennwort zu nennen. Für VFR-Flüge werden Informationen über die in Betrieb befindliche Startbahn, Wind und Luftdruck von der Flugplatzkontrolle übermittelt.

4.4.2 Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen haben eine Anlanssfreigabe von der Flugplatzkontrolle anzufordern. Die Angabe der Parkposition kann entfallen.

Für IFR-Flüge wird mit Erteilung der Anlanssfreigabe grundsätzlich die IFR-Streckenfreigabe erteilt.

4.4.3 Die Luftfahrzeugführer werden von der Flugplatzkontrolle angewiesen, Sprechfunkverbindung mit der Vorfeldkontrolle aufzunehmen, um Anweisungen und Informationen für die Durchführung von Bewegungsabläufen in den Zuständigkeitsbereichen der Fraport AG entgegen zu nehmen.

Bei allen „Nose-in“-Positionen ist bei FRANKFURT APRON eine Erlaubnis zum Zurückstoßen aus der Abfertigungs- bzw. Abstellposition (push-back) anzufordern. Die Rollbereitschaft ist danach FRANKFURT APRON zu melden.

Follow-me cars are identifiable by a functioning red omni-directional light/flashing light.

4.1 Area of Responsibility of Fraport AG Apron Control

This area includes those areas necessary for loading and parking of aircraft and those for taxiing into and taxiing out from the positions concerned, as well as TWYs to the apron of the hangars in the southern part of Frankfurt/Main Airport with the exception of TWY S25 to hangar 12 and TWY S27 to hangar 7.

The areas of responsibility are marked off on the current chart AD 2 EDDF 2-5. Apron control issues only such instructions as will become effective within these areas of responsibility.

4.1.1 Use of Apron by Aircraft

Aircraft are allowed to use the apron only with the permission by apron control, and on its instructions.

4.1.2 Use of the apron shall always depend on prior permission by apron control.

4.1.3 Apron control will issue permission via radio or telephone as well as through marshalls in follow-me cars. Permission obtained from apron control is to be treated in content like an instruction and to be observed.

4.1.4 Engine test runs and run-ups as well as extensive maintenance work on aircraft at the positions are not permitted. Apron control may grant exceptions in justified cases.

4.1.5 Ground and test run-ups of engines with a thrust suspension greater than idling may be carried out only at the positions listed in Item 3.1.9.1.

4.2 Aeronautical Stations

Apron control operates five aeronautical stations, all of which use call sign FRANKFURT APRON. (also see page AD 2 EDDF 1-9, charts AD 2-5, AD 2-7, AD 2-7A, AD 2-7C).

4.3 Procedures

Allocation of loading and/or parking positions („positions“) for aircraft.

4.3.1 General

Positions for aircraft on the apron are assigned by the "Airside Coordination and Data Center" of Fraport AG. Apron control guides the aircraft via radio and/or by follow-me cars to the positions allocated.

4.3.1.1 Parking of aircraft at the positions is performed either according to the signals of the marshaller or with the assistance of a docking guidance system A-VDGS (see NfL I - 145/11).

If the crew discovers that the docking guidance system is not switched on or not in operation, they shall stop the aircraft immediately and report this to apron control. They shall then await all further instructions.

4.3.1.2 Parking of aircraft at positions not provided with a docking guidance system (NfL I - 145/11) is only permitted according to the signals of the marshaller.

4.3.1.3 Aircraft may leave nose-in positions only with the aid of aircraft tractors. Reverse thrust or variable pitch propellers shall not be used. Aircraft operators shall make suitable arrangements.

4.3.1.4 No ground personnel will be available if there is an active thunderstorm warning with a consequent suspension of ground handling. The apron management service will guide aircraft to the assigned stand even though ground handling has been suspended. The apron management service shall be informed in advance if engines cannot be switched off at the stand because the APU is not operational. It is then not possible to enter the stand.

4.4 Departing aircraft

4.4.1 All aircraft shall establish radio contact with the control tower on frequency 122.035 MHz FRANKFURT DELIVERY.

When establishing radio contact, the ATIS identification shall be indicated for IFR flights. For VFR flights information about the runway in use, wind and air pressure will be given by the control tower.

4.4.2 Pilots of aircraft shall request a start-up clearance from the control tower. Indication of the parking position need not be given.

With issuance of the start-up clearance, IFR routing clearance will generally be issued for IFR flights.

4.4.3 Pilots will be advised by the control tower to establish radio contact with apron control to obtain instructions and information for movements in the Fraport AG areas of responsibility.

At all nose-in positions permission to push-back from the loading or parking positions shall be requested from FRANKFURT APRON. Thereafter, ready to taxi shall be reported to FRANKFURT APRON.