

3. Triebwerksprobeläufe

Triebwerksprobeläufe bedürfen der Genehmigung durch den Flughafenunternehmer. Dieser legt Standort, Zeitraum und Reihenfolge der Triebwerksprobeläufe fest. Probeläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen grundsätzlich nicht an Sonn- und Feiertagen (s. GEN 2.1) und an den Wochentagen in der Zeit von 1900 (1800) – 0500 (0400) durchgeführt werden. Ausnahmegenehmigungen können in begründeten Fällen durch den Flughafenunternehmer erteilt werden. Die Zustimmung zu einem Triebwerksprobelauf beinhaltet nicht die erforderliche Rollfreigabe.

Anträge sind zu richten an:

Flughafen Dresden GmbH, Verkehrszentrale
Fax: +49 351 881 3225
DRESDEN APRON: 121.755 MHz

4. Trainings- und Übungsanflüge

4.1 Alle IFR-Übungsanflüge ohne geplante Abschlusslandung bedürfen der vorherigen Abstimmung mit München ACC (Tel.: +49 89 9780 884). Grundsätzlich ist diese Abstimmung unter Angabe des Programms am Ereignistag ab 0500 (0400) spätestens 2 Stunden, jedoch nicht früher als 4 Stunden, vor Beginn dieser Übungsanflüge vorzunehmen. Lizenzprüfflüge können auch außerhalb der vorgenannten Zeiten abgestimmt werden.

Diese Abstimmung entbindet nicht von der Beachtung möglicher Regelungen aufgrund von Fluglärmschutzaufgaben oder anderer örtlicher Flugbeschränkungen für den Flughafen Dresden.

Hinweis: Aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation im betreuenden Anflugsektor kann es trotz erfolgter Abstimmung zu teilweiser oder ganzer Ablehnung des Trainingsprogramms kommen.

4.2 Zu Trainingszwecken unmittelbar aufeinanderfolgende, wiederholte An- und Abflüge desselben Luftfahrzeuges sind nach vorheriger Genehmigung durch den Flughafenunternehmer nur werktags zu folgenden Zeiten zulässig:

Mon – Sat 0600 (0500) – 2100 (2000)

Anträge sind gegebenenfalls zu richten an:

Flughafen Dresden GmbH, Verkehrszentrale
Fax: +49 351 881 3225

5. Allgemeine Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

5.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 der LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers der Flughafen Dresden GmbH (FHD) zur Durchführung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO). Die Gültigkeit der Bestimmungen der FBO bleibt unberührt.

5.2 Benutzung der Vorfelder

Die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist nur mit Zustimmung der FHD-Vorfeldkontrolle zulässig und unterliegt deren Weisungen. Zustimmung zum Benutzen der Vorfelder erteilt die FHD-Vorfeldkontrolle über Funk oder Telefon sowie durch Einsatz von Leitfahrzeugen. Zustimmung für die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen sind stets vorher bei der FHD-Vorfeldkontrolle einzuholen. Die mit einer Zustimmung verbundenen Weisungen der FHD-Vorfeldkontrolle sind zu befolgen.

5.3 Zuweisung von Flugzeugstandplätzen

5.3.1 Die FHD-Vorfeldkontrolle weist Flugzeugstandplätze für Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu und führt diese über Funk und/oder mit Leitfahrzeugen zu den zugewiesenen Standplätzen.

5.3.2 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Standplätzen erfolgt entweder mit Hilfe des Andocksystems (Honeywell Airport Systems) oder durch Signale des Einweisers.

5.4 Nicht markierte 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

6.1.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit der FHD-Vorfeldkontrolle aufrechterhalten. Angeordnete Frequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden.

Setzt die FHD-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 FHD-Vorfeldkontrolle anfordern.

6.1.2 Luftfahrzeuge dürfen „Nose-in“-Luftfahrzeugstandplätze nur mit Schleperhilfe (push-out) verlassen. Ausnahmen bestehen für Sonderabstellungen. Die Verwendung von Schubumkehr zum Verlassen von Standplätzen ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

3. Engine test-runs

Engine test-runs require permission from the airport operator. He establishes location, time-span and sequence of the engine test-runs. Engine test-runs of aircraft are not generally permitted on Sundays and holidays (s. GEN 2.1) and on weekdays between 1900 (1800) – 0500 (0400). Exceptional permission may be granted by the airport operator in justified cases. Consent for an engine test-run does not include the necessary clearance for taxiing.

Applications shall be directed to:

Flughafen Dresden GmbH, Verkehrszentrale
Fax: +49 351 881 3225
DRESDEN APRON: 121.755 MHz

4. Training and practice approaches

4.1 All IFR practice approaches without a planned full-stop landing require prior coordination with Munich ACC (Tel.: +49 89 9780 884). This coordination shall, as a rule, take place on the day of operation, 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 or other local flight restrictions that may be applicable at Dresden Airport.

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

4.2 Successive repeated approaches and departures of the same aircraft for training purposes are permitted after prior permission by the airport operator only on workdays at the following times:

Mon – Sat 0600 (0500) – 2100 (2000)

If necessary, applications shall be directed to:

Flughafen Dresden GmbH, Verkehrszentrale
Fax: +49 351 881 3225

5. General regulations for air traffic handling on the aprons

5.1 General

The following regulations are instructions in the sense of §§ 22 and 23 of the LuftVO and directions of the airport operator Dresden Airport GmbH (FHD) for implementation of the airport regulations (FBO). Validity of the airport regulations remains unaffected.

5.2 Use of the aprons

Aircraft are allowed to use the aprons only with permission by FHD apron control and on its instruction. Permission for the use of aprons is issued by FHD Apron Control via radio or telephone and by follow-me cars. Use of aprons by aircraft is always subject to prior permission by FHD apron control. Any instructions from FHD apron control, attached to permission, are to be observed.

5.3 Assignment of aircraft parking positions

5.3.1 FHD apron control assigns aircraft parking positions on the apron, guiding the aircraft via radio and/or by follow-me cars to the assigned positions.

5.3.2 Parking of aircraft on the assigned positions is performed either by means of the visual docking guidance system (Honeywell Airport Systems) or by signals from the marshaller.

5.4 Non-marked parking areas

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

6. Regulations for air traffic handling on the aprons

6.1 Taxiing of aircraft on the aprons

6.1.1 When taxiing, aircraft shall maintain permanent radio contact with FHD apron control. Any requested changes of frequency shall be made immediately.

If the FHD apron control employs a follow-me car to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals. Pilots may request a follow-me car from FHD apron control for guidance.

6.1.2 Aircraft may leave „nose-in-positions“ only with „push-out-facility“; there are exceptions in individual cases. Reverse thrust shall not be used. Aircraft operators shall make appropriate arrangements.