

2.6 Hinweis

In den Sperrzeiten von der DFS erteilte Start- und Landefreigaben beinhalten nicht die erforderliche Ausnahmegenehmigung der örtlich zuständigen Luftfahrtbehörde.

3. Auflagen für Starts und Landungen

3.1 Düsenflugzeuge mit mehr als 20 t AUV sollen bei Landung auf RWY 27, wenn von ATC nicht anders angeordnet, über TWY A abrollen.

3.2 Benutzung der Sonderstartbahn

Die befestigten Bahnteile vor den jeweiligen Schwellen sind ausschließlich als Sonderstartbahnen für Beluga genehmigt.

4. 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.

5. Starts und Landungen auf Grasflächen

Die Grasflächen sind für alle Flugzeugbewegungen ungeeignet.

6. Rollen auf TWY

6.1 TWY H

Gesperrt für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von > 36 m.

6.2 TWY K

Gesperrt für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von \geq 24 m.

6.3 TWY G

TWY G ist zwischen TWY C und einschließlich Position 12 für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite < 52 m verfügbar.

6.4 TWY F

Aus Lärmschutzgründen werden Rollfreigaben für Luftfahrzeuge, die über die Kreuzung F zum Start 27 rollen, nur bis zum Rollhalt CAT II/III erteilt.

6.5 TWY F1, F2

Die Nutzung des TWY F1 und TWY F2 ist nur für den Airbus Werksverkehr gestattet.

6.6 TWY D, E

Gesperrt für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von \geq 36 m.

6.7 TWY L, TXL L

Gesperrt für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von > 31 m.

7. Allgemeine Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf dem Vorfeld

7.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinn der §§ 22 und 23 der Luftverkehrs-Ordnung. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmens Flughafen Bremen GmbH (FBG), in Ergänzung zur Flughafen-Benutzungsordnung. Die Gültigkeit der Bestimmungen der Flughafen-Benutzungsordnung bleibt unberührt.

7.1.1 Benutzung des Vorfeldes mit Luftfahrzeugen

Die FBG hat die Deutsche Flugsicherung (DFS) vertraglich mit der Rollverkehrsführung auf definierten Vorfeldbereichen beauftragt. Die DFS ist somit zuständig und verantwortlich für die Rollführung von Luftfahrzeugen auf den Bereichen des Vorfeldes.

Die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist nur nach vorheriger Anweisung der DFS-Platzkontrollstelle über Funk oder über Einweiser in Leitfahrzeugen zulässig. Eine ständige Hörbereitschaft zur Flugplatzkontrolle ist zu gewährleisten. Den Anweisungen der Flugplatzkontrolle ist in jedem Fall Folge zu leisten.

Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur nach Freigabeerteilung durch die DFS geschleppt werden. Die Freigabe wird dem Fahrer des Leitfahrzeuges oder der Vorfeldkontrolle per Funk oder Telefon von der Flugplatzkontrolle erteilt.

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Push-back aus einer Nose-in-Position werden die Piloten aufgefordert, mit dem Schlepperfahrer Verbindung aufzunehmen. Diese Anfrage darf nur erfolgen, wenn der Pilot das Manöver unverzüglich ausführen kann. Der Schlepperfahrer wird das Push-back-Verfahren ausführen, sobald er von der Flugplatzkontrolle eine Freigabe dazu erhalten hat. Die Zusammenstoß-Warnlichter dürfen erst nach erteilter Freigabe bzw. vor Inbetriebnahme des Luftfahrzeuges aktiviert werden. Um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, sind die Triebwerke bereits während des Push-Back-Vorganges anzulassen. Nach erfolgtem Push-Back-Vorgang ist der Flugplatzkontrolle Rollbereitschaft zu melden.

2.6 Note

Clearances for take-offs and landings issued by DFS for prohibited time periods do not comprise the necessary exceptional permission by the competent local aeronautical authority.

3. Conditions for take-offs and landings

3.1 When landing on RWY 27, jet aircraft of more than 20 t AUV shall use TWY A unless otherwise instructed by ATC.

3.2 Use of special RWY

The paved RWY sections in front of the respective thresholds are only permitted to be used as special take-off runways for Beluga aircraft.

4. Reverse thrust

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

5. Take-offs and landings on grass areas

The grass areas are unsuitable for any aeroplane movements.

6. Taxiing on TWY

6.1 TWY H

Closed to aircraft with a wingspan of > 36 m.

6.2 TWY K

Closed to aircraft with a wingspan of \geq 24 m.

6.3 TWY G

To aircraft with a wingspan of < 52 m, TWY G is available between TWY C and position 12 inclusively.

6.4 TWY F

For noise abatement reasons, taxi clearances for aircraft taxiing via intersection F to take off from RWY 27 will be issued only up to the CAT II/III holding position.

6.5 TWY F1, F2

The use of TWY F1 and TWY F2 is only permitted for Airbus factory traffic.

6.6 TWY D, E

Closed to aircraft with a wingspan of \geq 36 m.

6.7 TWY L, TXL L

Closed to aircraft with a wingspan of > 31 m.

7. General rules for air traffic handling on the apron

7.1 General

The following rules are instructions within the meaning of sections 22 and 23 of the German Aviation Regulation (LuftVO). They are also instructions of the airport operator Flughafen Bremen GmbH (FBG) supplementing the airport user regulations. The validity of the provisions of the airport user regulations remains unaffected.

7.1.1 Use of the apron by aircraft

The airport operator FBG has contracted DFS to handle ground traffic on defined apron areas. This means that DFS is in charge and responsible for guiding taxiing aircraft on these apron areas.

Aircraft are allowed to use the aprons only after prior instruction from the DFS aerodrome control tower over radiotelephony or by marshalls in follow-me cars. Continuous listening watch on the frequency of the aerodrome control tower shall be maintained. Instructions from the aerodrome control tower shall always be followed.

Aircraft towing on the apron is only permitted after the aerodrome control tower has issued a clearance to this effect. The aerodrome control tower will issue the clearance to the driver of the follow-me car or to apron control over radiotelephony or telephone.

To receive push-back instructions from a nose-in position, pilots are requested to contact the driver of the tow tractor. This request shall only be made if the pilot is able to carry out the manoeuvre without delay. The driver of the tow tractor will carry out the push-back procedure as soon as he has received the necessary clearance from aerodrome control. The anti-collision lights may only be activated after the clearance has been issued or immediately prior to startup operations. To avoid delays, the engines should be already started during push-back. When push-back has been successfully completed, readiness to taxi shall be reported to aerodrome control.