

6.2 Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen

Die FKB hat die Deutsche Flugsicherung GmbH vertraglich mit der Rollverkehrsführung auf definierten Vorfeldbereichen beauftragt.

6.2.1 Die Flugplatzkontrolle der DFS erteilt Anweisungen über Funk, Telefon oder über Einweiser in Leitfahrzeugen. Die Anweisungen der Flugplatzkontrolle sind zu befolgen.

6.3 Rollen von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern

Das Einrollen eines Luftfahrzeuges auf die zugewiesene Parkposition kann ausschließlich mit der Führung eines Leitfahrzeuges erfolgen. Wenn das entsprechende Leitfahrzeug noch nicht am Einsatzort eingetroffen ist, müssen die Luftfahrzeuge auf dem entsprechenden TWY warten. TWYs grenzen sich durch eine durchgezogene rote Linie von den Vorfeldern ab. Beim Ausrollvorgang dürfen Luftfahrzeuge nur dann ohne Führung durch ein Leitfahrzeug rollen, wenn während des gesamten Ausrollvorgangs eine ständige Funkverbindung mit der Flugplatzkontrolle aufrechterhalten wird.

Des Weiteren ist ein selbstständiges Ausrollen ohne Push-back-Verfahren nur auf den folgenden Nose-out-Positionen erlaubt: V10, V11, V12, V13, V14, V56, V211, V221, V231, V310, V320, V330, V410, V430, V440, V510, V530, V550.

Die folgenden Positionen dürfen nur mittels Rechtskurve verlassen werden: V10, V11, V12, V13, V14.

6.3.1 Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

6.3.2 Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern grundsätzlich nur auf den gelben Rolleitlinien, bzw. auf dem Vorfeld D zusätzlich auf den orangenen und blauen Rolleitlinien (N-Orange und N-Blue) rollen. Auf Vorfeld V dürfen Luftfahrzeuge zusätzlich auf den orangenen Einrolleitlinien rollen. Abweichungen und Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Leitlinien unter Führung eines Leitfahrzeuges oder nach Absprache mit der Flugplatzkontrolle möglich.

7. Push-back Verfahren

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.

8. Rollen auf TWYs

Bei einer Vielzahl von Rollbahnen werden die geforderten Abstände von der Rolleitlinie zur Rollbahnseitenlinie in Kurven unterschritten. Am Verkehrsflughafen Köln/Bonn ist deshalb in Rollbahnkurven grundlegend mit hoher Genauigkeit zu rollen.

8.1 Rollen auf TWY B

Auf TWY B dürfen ausschließlich Luftfahrzeuge, die maximal der ICAO Kategorie Codeletter E entsprechen, rollen.

Die Rollbahnbrücke darf nur von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite von maximal 52 m (ICAO Kategorie Codeletter D) und einem tatsächlichen Gewicht von maximal 200 t eigenständig benutzt werden.

Luftfahrzeuge der Typen A330-200/-300 und A340-300 mit einem tatsächlichen Gewicht von maximal 234 t dürfen über die Brücke geschleppt werden. Alternativ, wenn Einweiserführung besteht, dürfen sie aus eigenem Antrieb über die Brücke rollen.

8.2 Rollen auf TWY C

Auf TWY C (zwischen Schwelle 06 und Schwelle 31L) dürfen ausschließlich Luftfahrzeuge, die maximal der ICAO Kategorie Codeletter C entsprechen, rollen. Davon ausgenommen sind die Luftfahrzeugtypen A321 und DHC-8-400 sowie weitere Luftfahrzeuge, deren Hauptfahrwerksbreite („OMGWS“) mehr als 9 m beträgt.

8.3 Rollen auf TWY D

Auf TWY D dürfen ausschließlich Luftfahrzeuge, die maximal der ICAO Kategorie Codeletter E entsprechen, rollen. Zusätzlich ist das Rollen zwischen RWY 13L/31R und der Schwelle 24 für das Luftfahrzeug B747-8/-8F gestattet.

8.4 Paralleles Rollen auf TWY A und TWY E

Folgende Einschränkungen gelten bei gleichzeitigem Rollverkehr auf TWY A und TWY E:

– Rollt ein Luftfahrzeug des Typs A380 auf dem TWY A, so ist auf dem parallelen TWY E ein Rollen bis max. ICAO Kategorie Codeletter D möglich.

– Rollt ein Luftfahrzeug des Typs B747-8/-8F auf einem der beiden TWYs, so ist auf dem parallelen TWY ein Rollen bis max. ICAO Kategorie Codeletter E sowie mit dem LFZ-Typ B747-8/-8F möglich.

6.2 Use of aprons with aircraft

The FKB has contracted DFS Deutsche Flugsicherung GmbH with the handling of taxiing traffic on defined apron areas.

6.2.1 DFS aerodrome control gives instructions via radio, telephone or through marshallers in follow-me cars. All instructions from aerodrome control shall be observed.

6.3 Taxiing of aircraft on the aprons

After landing, taxiing on the designated aircraft stand is only permitted with the guidance of a follow-me car. If the follow-me car has not arrived yet, the aircrafts will have to wait on the respective TWY. TWYs differentiate themselves from the apron by a red line. Taxi out procedures without a follow-me car are only permitted, if permanent radio contact with the aerodrome control can be maintained.

Furthermore, unaided taxiing without push-back procedure is only allowed on the following nose-out stands: V10, V11, V12, V13, V14, V56, V211, V221, V231, V310, V320, V330, V410, V430, V440, V510, V530, V550.

The following aircraft stands may only be exited by means of a right turn: V10, V11, V12, V13, V14.

6.3.1 On the aprons, aircraft are permitted to taxi only at the minimum RPM required.

6.3.2 In general, aircraft may taxi on the aprons only on the yellow taxi guide lines, or on apron D also on the orange and blue taxi guide lines (N-orange and N-blue). On apron V, aircraft may additionally taxi on the orange taxi guide lines. Deviations and shortcuts are not permitted. In exceptional cases, taxiing off the guide lines is permitted under the guidance of a follow-me vehicle or in consultation with aerodrome control.

7. Push-back procedure

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.

8. Taxiing on TWYs

With a large number of taxiways, the required distances from the taxiway guideline to the taxiway side line are undercut in curves. At Köln/Bonn Airport, therefore, it is essential to roll in taxiway curves with a high degree of accuracy.

8.1 Taxiing on TWY B

On TWY B, taxiing is only permitted for aircraft up to ICAO code letter E.

The taxiway bridge may only be used independently by aircraft with a wingspan of up to 52 m (ICAO category code letter D) and an actual mass of up to 200 t.

Aircraft of type A330-200/-300 and A340-300 may be towed over the bridge with an actual mass of up to 234 t. Alternatively, if they are guided by a marshaller, they may taxi over the bridge under their own power.

8.2 Taxiing on TWY C

On TWY C (between threshold 06 and threshold 31L), taxiing is only permitted for aircraft up to ICAO code letter C. This does not apply to aircraft types A321 and DHC-8-400, as well as other aircraft whose main gear wheel span (OMGWS) is more than 9 metres.

8.3 Taxiing on TWY D

On TWY D, taxiing is only permitted for aircraft up to ICAO category code letter E. In addition, taxiing between RWY 13L/31R and threshold 24 is permitted for aircraft type B747-8/-8F.

8.4 Parallel taxiing on TWY A and TWY E

The following restrictions apply in the case of simultaneous taxiing on TWY A and TWY E:

– If an A380 aircraft is taxiing on TWY A, another aircraft up to a maximum of ICAO code letter D may taxi on the parallel TWY E.

– If an aircraft B747-8/-8F is taxiing on one of the two TWYs, another aircraft up to a maximum of ICAO category code letter E or an aircraft type B747-8 may taxi on the parallel TWY.