

– Schwebebewegungen von/zu den Hubschrauberabstellflächen H1 – H3 im Abstellflächenbereich können jeweils nur von einem Hubschrauber durchgeführt werden.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass Schwebebewegungen von/zu:

- der Hubschrauberabstellfläche H1 direkt Richtung M3 sowie von/zu der Schwebetrasse,
- der Hubschrauberabstellfläche H2 direkt Richtung M3 sowie von/zu der Schwebetrasse,
- der Hubschrauberabstellfläche H3 direkt Richtung M3, bzw in nordwestlicher Richtung zu Rollbahn J, sowie von/zu der Schwebetrasse,
- der Hubschrauberabstellfläche H4 direkt Richtung M2 von/zu Rollbahn F stattfinden können.

Triebwerksanlass- und -abstellvorgänge von Hubschraubern können gleichzeitig auf den Hubschrauberabstellflächen H1 und H3 stattfinden. Auf Hubschrauberabstellfläche H2 können Triebwerksanlass- und abstellvorgänge nur dann stattfinden, wenn auf den Hubschrauberabstellflächen H1 und H3 keine Triebwerksanlass- und abstellvorgänge stattfinden. Triebwerksanlass- und abstellvorgänge auf Hubschrauberabstellfläche H4 können unabhängig durchgeführt werden.

14.8 Nicht markierte Standflächen

Ausschließlich mittels Leitfahrzeug zugewiesene Flugzeugstandplätze können im Bereich GAT auch nicht markierte Standflächen sein. Im Bereich der Hauptvorfelder können Sonderabstellungen aufgrund von Starkwinden mittels Leitfahrzeug erfolgen.

14.9 Zurückstoßverfahren

Luftfahrzeuge dürfen bei "Nose-In" Abstellung (siehe AD 2 EDDN 2-7) die Abstellposition nur im Zurückstoßverfahren verlassen.

Die Verwendung von Schubumkehr ist untersagt.

Die Verwendung von Verstellpropellern (Power-back) zum Verlassen der Abstellposition ist genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird von der DFS Platzkontrollstelle nach Rücksprache mit dem Verkehrsleiter vom Dienst der FNG erteilt.

Zurückstoßvorgänge bedürfen der vorherigen Freigabe durch die DFS Platzkontrollstelle. Die Freigabe ist durch den Luftfahrzeugführer auf NUERNBERG GROUND einzuhören und anschließend durch den Luftfahrzeugführer an den Fahrer des Push-Back Fahrzeuges weiterzuleiten.

14.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeughalter haben Vorkehrungen zu treffen, um im Falle einer Bewegungsunfähigkeit das Luftfahrzeug schnellstmöglich von der Bewegungsfläche zu entfernen. Näheres wird in der FBO geregelt.

14.11 Flugzeugschleppbetrieb

Weist der Verkehrsleiter vom Dienst der FNG aus betrieblichen oder sicherheitsbedingten Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeuges an, so hat der Luftfahrzeughalter unverzüglich dieser Weisung zu entsprechen und das zur Durchführung des Schleppvorgangs erforderliche Personal und die erforderliche Ausrüstung bereitzustellen.

Bei Schleppvorgängen während vorherrschender Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen sind grundsätzlich während des Schleppvorgangs die Positionslichter des geschleppten LFZ einzuschalten. Ist dies nicht möglich, so ist eine vergleichbare Erkennbarkeit sicherzustellen (z. B.: weiße Blitzleuchte am Schleppfahrzeug).

Luftfahrzeuge dürfen nur nach vorheriger Koordination mit dem Verkehrsleiter vom Dienst der FNG und nach dem vorherigen Einholen einer Schleppfreigabe durch die DFS Platzkontrollstelle auf NUERNBERG GROUND oder FNG-Betriebsfunk, Kanal 1 geschleppt werden.

Die Koordination hat mit dem Verkehrsleiter vom Dienst der FNG unter der Tel.: +49 911 937-1220 unter Nennung folgender Angaben zu erfolgen:

- Luftfahrzeugkennung
- geplante Positionsveränderung
- voraussichtlicher Schleppzeitpunkt.

15. Enteisung von Luftfahrzeugen

15.1 Allgemeines

Die Enteisung von Luftfahrzeugen wird am Flughafen Nürnberg in Zusammenarbeit von AirPart GmbH und Flughafen Nürnberg GmbH durchgeführt und ist grundsätzlich auf allen Abstellpositionen der Hauptvorfelder sowie auf Teilstücken des Vorfeldes der Allgemeinen Luftfahrt möglich.

Die Koordination der Enteisungsvorgänge erfolgt durch die Verkehrsleitung der FNG. Die Verkehrsleitung ist mindestens 25 Minuten vor dem gewünschten Beginn des Enteisungsvorgangs vom zuständigen Abfertigungsagenten über die Enteisungsanforderung telefonisch (Tel.: +49 911 937-1583) zu verständigen.

Folgende Enteisungsmittel werden verwendet:

- Type I: Clariant Safewing MP I 1938 ECO, Mix: 55/45%
- Type II: Clariant Safewing MP II Flight, 100%

– air-taxiing from/to helicopter stands H1 – H3 in the parking area may be conducted by only one helicopter.

In addition, it shall be observed that air-taxiing may take place from/to:

- helicopter stand H1 directly towards M3 as well as from/to the air-taxi-route,
- helicopter stand H2 directly towards M3 as well as from/to the air-taxi-route,
- helicopter stand H3 directly towards M3 and/or to the northwest to taxiway J as well as from/to the air-taxi-route,
- helicopter stand H4 directly towards M2 from/to taxiway F.

Helicopter engines may be turned on and off at helicopter stands H1 and H3 simultaneously. At helicopter stand H2, helicopter engines may be turned on and off only if this does not happen simultaneously at helicopter stands H1 and H3. At helicopter stand H4, helicopter engines may be turned on and off independently.

14.8 Unmarked parking areas

In the GAT area, aircraft stands can be unmarked parking areas which are exclusively allocated by a follow-me vehicle. In the area of the main aprons, special parking due to heavy winds may be conducted by means of a follow-me vehicle.

14.9 Push-back procedures

Aircraft parked in a "nose-in" position (see AD 2 EDDN 2-7) may leave the aircraft stands only by using a push-back procedure.

The use of reverse thrust is prohibited.

The use of power-back to leave the aircraft stand is subject to permission. Permission is given by DFS aerodrome control after coordination with the FNG duty officer airport operation.

Push-back manoeuvres require prior clearance by DFS aerodrome control. The pilot shall obtain the clearance on NUERNBERG GROUND and pass it on to the driver of the push-back vehicle.

14.10 Disabled aircraft

Aircraft operators shall make arrangements to remove disabled aircraft from the movement area as quickly as possible. Further details are set out in the FBO.

14.11 Aircraft towing

If the FNG duty officer airport operation orders the towing of an aircraft for operational or safety reasons, the aircraft operator shall comply with this order immediately and provide the personnel and equipment necessary to conduct the towing operation.

For towing operations in prevailing darkness or low visibility, the position lights of the towed aircraft must generally be switched on. If this is impossible, comparable conspicuity must be ensured (e.g. white flashing light on the towing vehicle).

Aircraft may be towed only after previous coordination with the FNG duty officer airport operation and after obtaining a towing clearance from DFS aerodrome control, NUERNBERG GROUND or FNG mobile radio channel 1.

Coordination shall be made with the FNG duty officer airport operation, Tel.: +49 911 937-1220 stating the following information:

- aircraft identification
- planned change of position
- intended towing time.

15. Aircraft de-icing

15.1 General

Aircraft de-icing at Nürnberg Airport is conducted in cooperation with AirPart GmbH and Nürnberg Airport GmbH and is possible on all aircraft stands of the main aprons as well as on parts of the general aviation apron.

The FNG duty officer airport operation is responsible for coordinating de-icing procedures. He shall be informed of the de-icing request by the responsible handling agent by telephone (Tel.: +49 911 937-1583) no later than 25 minutes prior to the requested start of the de-icing procedure.

The following de-icing agents will be used:

- Type I: Clariant Safewing MP I 1938 ECO, Mix: 55/45%
- Type II: Clariant Safewing MP II Flight, 100%