

Nach Freigabe zum Anlassen der Triebwerke erhalten die Piloten die Anweisung, sich auf der Frequenz von HAMBURG APRON zu melden.

12.4.2 Zurückstoßverfahren (Push-Back)

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Zurückstoßen aus einem „Nose-in“-Standplatz werden die Piloten angewiesen, eine Push-back-Erlaubnis auf der Frequenz von HAMBURG APRON einzuholen. Beim Funkerkontakt haben die Piloten den Standplatz und die ihnen von HAMBURG GROUND zugeteilte Startbahn zu nennen. Um zeitliche Verzögerungen beim Abrollvorgang zu vermeiden, werden die Piloten angewiesen, bereits während des Zurückstoßens die Triebwerke anzulassen. Nach erfolgtem Zurückstoßvorgang ist der FHG-Vorfeldkontrolle die Rollbereitschaft zu melden.

12.4.3 „Taxi-out“- und „Turn-out“-Verfahren

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Abrollen von einem „Taxi-out“- oder „Turn-out“-Standplatz werden die Piloten angewiesen, eine Rollfreigabe auf der entsprechenden Frequenz von HAMBURG APRON einzuholen. Beim Funkerkontakt mit HAMBURG APRON haben die Piloten den Standplatz, die von HAMBURG GROUND zugewiesene Startbahn und Rollbereitschaft zu melden.

12.4.4 Eine Erlaubnis für das Zurückstoßen oder das Abrollen aus einem Standplatz darf nur verlangt werden, wenn der Pilot das Manöver unverzüglich ausführen kann.

12.4.5 Die FHG-Vorfeldkontrolle führt abfliegende Luftfahrzeuge in ihrem Zuständigkeitsbereich zu den Übergabepunkten der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. An den Übergabepunkten erhält der Pilot Anweisung, mit HAMBURG TOWER Funkkontakt aufzunehmen.

12.5 Verfahren für ankommende Luftfahrzeuge auf den Vorfeldern 1 und 2

12.5.1 Ankommende Luftfahrzeuge werden vom Kontrollturm an HAMBURG APRON übergeben und rollen gemäß den von der FHG-Vorfeldkontrolle erteilten Weisungen auf den ihnen zugeteilten Standplatz.

Die Übergabe erfolgt so frühzeitig wie möglich, spätestens bei Erreichen der in Karte AD 2 EDDH 2-5 gekennzeichneten Zuständigkeitsgrenze.

12.5.2 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Standplätzen ohne optische Andockhilfe erfolgt durch Signale des Einwinkers.

12.6 Verfahren für durchrollende Luftfahrzeuge

Luftfahrzeuge, die das Vorfeld 1 oder 2 durchrollen, nehmen spätestens bei Erreichen der Zuständigkeitsgrenze der FHG-Vorfeldkontrolle Funkkontakt mit HAMBURG APRON auf und rollen gemäß den von der FHG-Vorfeldkontrolle erteilten Anweisungen zu dem Übergabepunkt der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH. An dem Übergabepunkt erhält der Pilot Anweisung, mit HAMBURG GROUND oder HAMBURG TOWER Funkkontakt aufzunehmen.

12.7 Rollverkehr zwischen Vorfeld 2 und 4

Piloten auf Rollleitlinie Y1 oder Y3, die Rollverkehr zwischen Vorfeld 2 und 4 durchführen, werden von HAMBURG APRON vor Verlassen des Zuständigkeitsbereichs zur Einholung einer Freigabe zum Kreuzen der Einrollgasse G auf der Frequenz von HAMBURG GROUND verwiesen.

Piloten, die Rollverkehr zwischen Vorfeld 2 und 4 durchführen, und in Rollleitlinie Y1 oder Y3 einrollen, haben die Freigabe zum Kreuzen der Einrollgasse G auf der Frequenz von HAMBURG GROUND einzuholen. Vor dem Einrollen in das Vorfeld 2 wird der Pilot von HAMBURG GROUND angewiesen, sich auf der Frequenz von HAMBURG APRON zu melden.

13. Regeln für die Benutzung der Vorfelder 2 und 4 im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt

13.1 Benutzungsbeschränkung für die Vorfelder 2 und 4

13.1.1 Der westliche Teil des Vorfeldes 2 mit den dazugehörenden Rollleitlinien Y5, Y6 und Y7 ist nutzbar für Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt. Die Rollgasse Y7 darf nur durch LFZ mit einer maximalen Spannweite von 29 m genutzt werden. Die Rollgassen Y5 und Y6 dürfen nur durch LFZ mit einer maximalen Spannweite von 12 m genutzt werden. Der sich anschließende östliche Teil mit der Rollleitlinie Y4 steht Luftfahrzeugen der Allgemeinen Luftfahrt bis zu einer Spannweite von weniger als 24 m zur Verfügung.

13.1.2 Das Luftfahrzeug muss direkt nach dem Räumen der Rollbahnen G bzw. D1 auf der Y4 halten (Luftfahrzeug muss sich komplett auf dem Vorfeld 2 befinden), bis ein Kontrollwagen eingetroffen ist und der Rollvorgang fortgesetzt werden darf. Alle ankommenden Luftfahrzeuge auf den Rollleitlinien Y4, Y5, Y6 und Y7 dürfen nur mit einem Kontrollwagen als Leitfahrzeug rollen.

13.1.3 Östlich der Rollleitlinie Y4 können Luftfahrzeuge mit einer Gesamtlänge von maximal 27 m mit eigener Kraft in die Abstellpositionen einrollen. Luftfahrzeuge ab einer Gesamtlänge von 27 m werden mit einem Schleppfahrzeug in die Abstellposition gezogen.

Westlich der Rollleitlinie Y4 können Luftfahrzeuge mit Spannweiten von maximal 12 m mit eigener Kraft in die Abstellpositionen einrollen.

13.1.4 Die Rollgasse Y7 darf von LFZ ab Code B nur zur Nutzung der anliegenden Positionen 101 bis 107 berollt werden. Ein Durchrollen von Y7 ist ausschließlich für LFZ Code A zugelassen.

13.1.5 Bei einer Abstellung von Luftfahrzeugen Nase Richtung Westen auf Position 106 und 107 ist das Ausrollen nur mit Absicherung eines Leitfahrzeuges erlaubt. Die gelben Rollleitlinien sind unbedingt einzuhalten.

After the start-up approval, pilots will receive the instruction to establish contact on the frequency of HAMBURG APRON.

12.4.2 Push-back procedure

To obtain instructions for pushing back from a nose-in position, pilots are instructed to request push-back approval on the frequency of HAMBURG APRON. On initial radio contact, pilots shall indicate their aircraft stand and the runway assigned by HAMBURG GROUND. In order to avoid delays in taxiing, pilots are instructed to start the engines during push-back. After completed push-back, "ready to taxi" shall be reported to FHG apron control.

12.4.3 Taxi-out and turn-out procedures

To obtain instructions for taxiing out from a taxi-out or turn-out stand, pilots are instructed to request taxi clearance on the appropriate frequency of HAMBURG APRON. On initial radio contact with HAMBURG APRON, pilots shall report their aircraft stand, the take-off runway assigned by HAMBURG GROUND as well as "ready to taxi".

12.4.4 Approval to push-back or taxi out from an aircraft stand shall only be requested if the pilot is ready to perform the manoeuvre immediately.

12.4.5 FHG apron control will guide departing aircraft within their area of responsibility to the DFS hand-over points. At the hand-over points, pilots will be instructed to establish radio contact with HAMBURG TOWER.

12.5 Procedures for arriving aircraft on aprons 1 and 2

12.5.1 Arriving aircraft will be handed over from the aerodrome control tower to HAMBURG APRON and shall taxi as instructed by FHG apron control to the aircraft stand allocated to them.

Hand-over will take place as early as possible, at the latest when reaching the boundary of responsibility depicted on chart AD 2 EDDH 2-5.

12.5.2 Parking of aircraft on the aircraft stands without visual docking guidance system shall be performed by signals from a marshaller.

12.6 Procedures for crossing aircraft

Taxiing aircraft crossing apron 1 or 2 shall establish radio contact with HAMBURG APRON, at the latest when reaching the boundary of responsibility of FHG apron control, and taxi to the DFS hand-over point as instructed by FHG apron control. At the hand-over point, pilots will be instructed to establish radio contact with HAMBURG GROUND or HAMBURG TOWER.

12.7 Traffic taxiing between aprons 2 and 4

Pilots taxiing on taxi guide line Y1 or Y3 between aprons 2 and 4 will be instructed by HAMBURG APRON, before leaving their area of responsibility, to obtain clearance for crossing taxiway G on the frequency of HAMBURG GROUND.

Pilots taxiing between aprons 2 and 4, entering taxi guide line Y1 or Y3, shall request clearance for crossing taxiway G on the frequency of HAMBURG GROUND. Before entering apron 2, the pilot will be instructed by HAMBURG GROUND to establish radio contact with HAMBURG APRON.

13. Rules for the use of aprons 2 and 4 within the general aviation area

13.1 Restricted use of aprons 2 and 4

13.1.1 The western part of apron 2, including taxi guide lines Y5, Y6 and Y7, may be used by general aviation aircraft. Taxiway Y7 may only be used by aircraft with a maximum wingspan of 29 m. Taxiways Y5 and Y6 may only be used by aircraft with a maximum wingspan of 12 m. The adjacent eastern part with taxi guide line Y4 is available to general aviation aircraft with a wingspan of up to, but not including, 24 m.

13.1.2 The aircraft shall stop on Y4 immediately after vacating taxiway G or D1 (the entire aircraft must be on apron 2) until an escort vehicle arrives and taxiing may be continued. All arriving aircraft may only taxi under the guidance of a follow-me vehicle on taxi guide lines Y4, Y5, Y6 and Y7.

13.1.3 East of taxi guide line Y4, aircraft of a maximum overall length of 27 m may enter their aircraft stand under their own power. Aircraft of an overall length of 27 m or more will be towed to their aircraft stand with the aid of a tow tractor.

West of taxi guide line Y4, aircraft with maximum wingspans of 12 m may enter their aircraft stand under their own power.

13.1.4 Aircraft of code letter B or higher may only use taxiway Y7 to taxi to and from the adjacent stands 101 to 107. Only aircraft of code letter A are permitted to taxi through Y7.

13.1.5 When aircraft are parked on aircraft stands 106 and 107 with their nose to the west, they may taxi out only under the guidance of a follow-me vehicle. The yellow taxi guide lines shall be strictly observed.