

### 15.3 Verhalten an Haltebalken

Am CAT II/III Rollhalt und auf weiteren Rollbahnabschnitten, die mit Haltebalken ausgerüstet sind, dürfen diese unter keinen Umständen überrollt werden, wenn sie eingeschaltet sind.

### 15.4 Führung von Luftfahrzeugen innerhalb des Zuständigkeitsbereichs der FHG-Vorfeldkontrolle

In Vorfeldbereichen mit befeuerten Rolleitleitlinien werden Luftfahrzeuge bei Aktivierung des Allwetterflugbetriebs CAT II/III mittels grüner Mittellinienfeuer geführt. In Vorfeldbereichen ohne Mittellinienfeuer werden von der FHG-Vorfeldkontrolle bei Bedarf, oder nach Anforderung durch den Piloten, Leitfahrzeuge eingesetzt.

### 15.5 Verhalten an den Zwischenhalteortfeuern

Die Rolleitleitlinien Y1 und Y3 auf Vorfeld 2 haben an den Anbindungen zur Einrollgasse G und TWY D1, sowie Rolleitleinie Y4 an den Anbindungen zu TWYs G und D1 Freigabebalken. Diese werden zusammen mit der Befeuerung der Rolleitleitlinien betrieben.

Die Zwischenhalteortfeuer bestehen aus 5 einseitig gerichteten gelben Unterflurfeuern, diese dürfen – wenn nicht ausdrücklich zum Halten aufgefordert – vom Luftfahrzeug ohne besondere Erlaubnis überrollt werden.

### 15.6 Start bei geringer Sicht (LVTO)

RWYs 23 und 33 sind für den Start bei geringer Sicht zugelassen.

**Hinweis:** Auf RWY 33 ist die befeuerte Mittellinie die geometrische Mitte der RWY, Lampenabstand 30 m.

### 16. Rollen auf TWY B3

Luftfahrzeuge, die RWY 33 über TWY B3 in Richtung Einrollgasse G überqueren, dürfen nur entlang der gelben Rolleitleitlinien gerollt werden.

### 17. Zusätzliche Rollhalte auf den TWYs B3, B4, B5, G, B1, B6 und D1

Auf den TWYs B3, B4, B5, G, B1, B6 und D1 liegen zusätzlich vorgelagerte Rollhalteorte. Diese Rollhalteorte sind durch eine Beschilderung (CHECK POINT K bis P; außer an TWY B6) sowie einer ICAO Intermediate Hold Markierung (Freigabebalken) gekennzeichnet. Die Bezeichnung der Rollhalteorte lautet CHECK POINT K bis P. Dies ist per Bodenmarkierung gekennzeichnet. Auf Anweisung von HAMBURG APRON/HAMBURG GROUND/HAMBURG TOWER ist an diesen Punkten zu halten.

### 18. Rollen auf TWY E4

Von RWYs 15/33 über TWY E4 abrollende Luftfahrzeuge werden durch eine gelbe Unterflurbefeuerung auf die vor ihnen liegende TWY E1 aufmerksam gemacht. Der TWR kann rollende Luftfahrzeuge auf TWY E4 vor der gelben Unterflurbefeuerung zum Halten auffordern, wenn er kreuzenden Rollverkehr auf TWY E1 hat.

TWY E4 hat für abrollende Luftfahrzeuge bis einschließlich Code Letter C von RWY 33 (Abstand der äußeren Räder des Hauptfahrwerks von 6 m bis ausschließlich 9 m) eine Schleppkurvenverlängerung mit einem Radius von 35 m erhalten.

### 19. Rollen auf Einrollgassen G, U, V, W und T

Einrollgasse G, beginnend 150 m westlich der Start- und Landebahn-Mittellinie RWY 33 bis zu einer Position querab Hamburg Tower sowie Einrollgassen U, V, W und T liegen in der Zuständigkeit der Bodenfunkstelle HAMBURG APRON 2. Der Bereich Einrollgasse G ist durch Hinweisschilder „Entering Apron“ bzw. „Leaving Apron“ und durch eine gelbe gestrichelte Linie (Bodenmarkierung) gekennzeichnet.

Für die Benutzung der Einrollgassen sind nachfolgende Verfahren/Hinweise zu beachten:

- Wenn nicht anders angewiesen, verbleiben durchrollende Luftfahrzeuge auf Einrollgassen auf der Frequenz von HAMBURG TOWER / HAMBURG GROUND.
- Betriebsfahrzeuge kreuzen auf markierten Betriebsstrassen die Einrollgassen G, U und T, sowie auf Vorfeld 4.
- Starts und Landungen von Drehflüglern sind auf Einrollgassen, sowie Vorfeld 4, nicht erlaubt.
- Bei Pistensichtweiten (RVR) < 325 m werden durchrollende Luftfahrzeuge auf Einrollgassen G und U durch ein FHG-Leitfahrzeug geführt.

### 20. Transponder-Betriebsverfahren

Der Flughafen Hamburg hat ein erweitertes Bodenverkehrsleit- und Kontrollsystem (A-SMGCS) mit Mode-S-Multilateration installiert.

Mode-S-Transponderbetrieb während sich das Luftfahrzeug am Boden befindet:

Luftfahrzeughalter, die den Flughafen Hamburg nutzen möchten, müssen sicherstellen, dass die Mode-S-Transponder betriebsbereit sind, wenn sich das Luftfahrzeug am Boden befindet.

### 15.3 Conduct at stop bars

At the CAT II/III holding position and on additional taxiway sections equipped with stop bars, the latter may, under no circumstances, be crossed when switched on.

### 15.4 Guidance of aircraft within the area of responsibility of FHG apron control

On apron areas with taxi guide line lighting, aircraft will be guided by means of green centreline lights during CAT II/III all-weather operations. On the apron areas without centreline lighting, follow-me vehicles will be employed by FHG apron control, if required, or at the request of the pilot.

### 15.5 Procedures at the intermediate holding position lights

Taxi guide lines Y1 and Y3 on apron 2 have intermediate holding position lights at the junctions to aircraft stand taxilane G and TWY D1; taxi guide line Y4 has intermediate holding position lights at the junctions to TWYs G and D1. The intermediate holding position lights are operated together with the lighting of the taxi guide lines.

The intermediate holding position lights consist of five yellow unidirectional surface lights. Aircraft may cross these without special permission unless they are explicitly requested to hold.

### 15.6 Low-visibility take-off procedures (LVTO)

RWYs 23 and 33 are approved for low visibility take-off procedures.

**Note:** The lighted runway centreline on RWY 33 is the geometric centre of the runway; the distance between the lights is 30 m.

### 16. Taxiing on TWY B3

Aircraft crossing RWY 33 via TWY B3 in the direction of taxilane G may only taxi along the yellow taxi guide lines.

### 17. Additional holding positions on TWYs B3, B4, B5, G, B1, B6 and D1

There are additional preceding holding positions on TWYs B3, B4, B5, G, B1, B6 and D1. These holding positions are marked by signs (CHECK POINT K to G; except for TWY B6) as well as by ICAO intermediate hold markings (clearance bars). The holding positions are designated CHECK POINT K to P. The designations are marked on the ground. If instructed by HAMBURG APRON/HAMBURG GROUND/HAMBURG TOWER, pilots shall stop at these points.

### 18. Taxiing on TWY E4

When vacating RWYs 15/33 via TWY E4, pilots are warned by yellow surface lights that TWY E1 is located ahead of them. In the case of traffic crossing on TWY E1, the aerodrome control tower may request aircraft taxiing on TWY E4 to hold short in front of the yellow surface lights.

The curve fillet of TWY E4 has been extended by a radius of 35 m for aircraft vacating runway 33 of up to and including code letter C (outer main gear wheel span from 6 m up to, but not including, 9 m).

### 19. Taxiing on aircraft stand taxilanes G, U, V, W and T

Aircraft stand taxilane G starting 150 m west of the runway centreline RWY 33 up to a position abeam of Hamburg Tower as well as aircraft stand taxilanes U, V, W and T are the responsibility of the aeronautical station HAMBURG APRON 2. Aircraft stand taxilane G is marked by the signs "Entering Apron" and "Leaving Apron", and by a yellow dotted line (ground markings).

The following procedures/information shall be observed when using aircraft stand taxilanes:

- Aircraft proceeding on aircraft stand taxilanes will remain on the HAMBURG TOWER / HAMBURG GROUND frequency unless instructed otherwise.
- Service vehicles will use marked service roads to cross aircraft stand taxilanes G, U and T as well as apron 4.
- Take-offs and landings of rotorcraft are prohibited on aircraft stand taxilanes as well as on apron 4.
- Aircraft taxiing on aircraft stand taxilanes G and U will be guided by an FHG follow-me vehicle if runway visual range (RVR) is < 325 m.

### 20. Transponder operating procedures

Hamburg Airport has an Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) using Mode S multilateration.

Operation of Mode S transponders when the aircraft is on the ground:

Aircraft operators intending to use Hamburg Airport shall ensure that the Mode S transponders when the aircraft is on the ground.