

Koordinierte Zeit zum Verlassen der Parkposition (Airport Slot).

CSA-Tool WebCaeSAr:

Das Common Situational Awareness Tool ist ein Anzeigemedium, welches dem Nutzer den lesenden sowie schreibenden Zugriff auf Flugdaten gibt. Die Flugdaten bestehen aus allgemeinen Informationen zur Flugbewegung sowie aus Zeitstempeln, die im Rahmen des Airport-CDM-Verfahrens eine wichtige Rolle spielen.

4.2.10 Kontaktadressen und Informationen

Für nähere Informationen zum Airport-CDM Verfahren sind eine Verfahrensbeschreibung (Brief Description) und ein Flight Crew Briefing verfügbar. Weitere Informationen unter www.flughafen-stuttgart.de/CDM und unter www.acdm-germany.de.

4.2.11 A-CDM Ansprechpartner

Um das Airport-CDM Verfahren im Sinne des Gesamtprozesses weiterentwickeln zu können, bitten wir alle Beteiligten, uns Ihre Erfahrungen, Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge zu übermitteln.

Flughafen Stuttgart GmbH
Tel.: +49 711 948 3028
E-Mail: airport-cdm@stuttgart-airport.com
Internet: www.flughafen-stuttgart.de/cdm

5. Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

5.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 der LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers der Flughafen Stuttgart GmbH (FSG) zur Durchführung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO).

Die Gültigkeit der Bestimmungen der FBO bleibt unberührt.

Die Vorfeldkontrolle wird im Auftrag der FSG durch die DFS-Platzkontrollstelle durchgeführt.

5.2 Benutzung der Vorfelder

Die Benutzung der Vorfelder, Zuweisung der Flugzeugstandplätze sowie das Rollen und Schleppen von Luftfahrzeugen bedarf der Zustimmung des Flughafenbetreibers und unterliegt der Weisung des mit der Durchführung der Vorfeldkontrolle Beauftragten gemäß den gültigen Bestimmungen der Flughafenbenutzungsordnung.

5.2a Benutzung des militärischen Teils

Luftfahrzeuge, die das militärische Vorfeld benutzen, müssen alle Flugsicherheitsmeldungen/Flugplanfolgemeldungen (FPL, DLA, CNL, CHG, DEP) zusätzlich an ETEEWYX adressieren.

5.3 Zuweisung von Flugzeugstandplätzen

5.3.1 Die FSG weist Flugzeugstandplätze für Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu, die Führung zu den Standplätzen erfolgt über Funk und/oder mit Leitfahrzeug.

5.3.2 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Standplätzen erfolgt durch Signale des Einwinkers oder mit einer technischen Einrollhilfe (Andockführungssystem "ApronVision").

5.3.3 Zugewiesene Flugzeugstandplätze können auch nicht markierte Abstellflächen sein.

5.4 Rollen von Luftfahrzeugen

5.4.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorgangs eine ständige Funkverbindung mit der DFS-Platzkontrollstelle aufrechterhalten. Wird zur Führung eines rollenden Luftfahrzeugs ein Leitfahrzeug eingesetzt, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung ein Leitfahrzeug bei der Platzkontrollstelle anfordern.

5.4.2 „Nose-in“-Flugzeugabstellplätze dürfen nur mit Schlepperhilfe (push-back) verlassen werden. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellpropellern zum Verlassen von Standplätzen ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorfahrungen zu treffen.

5.4.3 Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur auf und entlang der gelben Rollelinien rollen. Abweichungen und/oder Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Leitlinien nur nach besonderen Weisungen der Platzkontrollstelle zulässig.

5.4.4 Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

5.5 Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

5.5.1 Anlassverfahren

Das Anlassverfahren am Flughafen Stuttgart erfolgt gemäß den unter Punkt 4.2.4 "Start-Up and Push-Back" beschriebenen Airport CDM Verfahren.

Bei Luftfahrzeugen, die zum Anlassen eines Triebwerks, die Erhöhung der Leistung eines anderen Triebwerks benötigen (cross-bleed start), hat der Pilot hierzu eine Genehmigung einzuholen.

5.5.2 Zurückstoßverfahren (Push-back)

The time when an aircraft is scheduled to depart from its aircraft stand (airport slot).

CSA tool WebCaeSAr:

The Common Situational Awareness Tool is a display system which gives the user read and write access to flight data. These flight data consist of general information about flights and time stamps which play an important role in the Airport CDM procedure.

4.2.10 Contact addresses and information

More detailed information about the Airport CDM procedure is included in the "Brief Description" and in a flight crew briefing. Additional information can be found at: www.flughafen-stuttgart.de/CDM and at: www.acdm-germany.de.

4.2.11 A-CDM contact persons

To help improve the overall Airport CDM procedure, we kindly request all those involved to inform us about their experience. We also welcome any criticism, comments or suggestions.

Flughafen Stuttgart GmbH
Tel.: +49 711 948 3028
E-mail: airport-cdm@stuttgart-airport.com
Internet: www.flughafen-stuttgart.de/cdm

5. Regulations for Handling Air Traffic on the Aprons

5.1 General

The following rules are instructions pursuant to §§ 22 and 23 of the LuftVO. At the same time, they are directions given by the aircraft operating agency of Stuttgart Airport GmbH (FSG) to perform the airport user regulation (FBO).

The validity of the specifications in the FBO remains unaffected.

Apron control will be conducted by DFS aerodrome control tower on behalf of Stuttgart Airport GmbH (FSG).

5.2 Utilization of the Aprons

Utilization of the aprons, allocation of the aeroplane parking positions, as well as the taxiing and towing of aircraft require the consent of the airport operator and are subject to instructions from the official authorized to conduct apron control in compliance with the valid provisions of the airport user regulation (FBO).

5.2a Utilization of the Military Part

Aircraft, using the military part of the apron, must, in addition, address all flight safety messages/flight plan associated messages (FPL, DLA, CNL, CHG, DEP) to ETEEWYX.

5.3 Assignment of aeroplane parking positions

5.3.1 FSG will assign aeroplane parking positions to aircraft on the apron. They will be guided via radio and/or with a Follow-me car.

5.3.2 Parking of aircraft on the aircraft stands shall be performed by signals from the marshaller or by means of an automatic docking guidance system (ApronVision).

5.3.3 Unmarked aircraft stands may also be allocated for parking.

5.4 Taxiing of aircraft

5.4.1 Aircraft must maintain constant radio contact with DFS aerodrome control tower during the entire taxiing procedure. If a Follow-me car is employed to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals. The pilot may request a Follow-me car from aerodrome control tower for assistance.

5.4.2 „Nose-in“ aircraft parking positions may only be left with the aid of push-back. The use of reverse thrust or variable pitch propellers to leave parking positions is prohibited. Aircraft operators shall make the necessary arrangements.

5.4.3 On the apron, aircraft may only taxi on or along the yellow taxi guide lines. Deviations and/or short-cuts are not permitted. In exceptional cases, taxiing manoeuvres aside of the guide lines are permitted after special directions by aerodrome control tower, only.

5.4.4 Aircraft may taxi on the apron only with the absolute minimum engine speed required.

5.5 Procedures for departing aircraft

5.5.1 Start-up procedure

The Start-up procedure at Stuttgart Airport is carried out in accordance with the Airport CDM procedures described under point 4.2.4 "Start-Up and Push-Back".

Pilots of aircraft which require the increase of power of another engine to start up an engine (cross-bleed start) shall obtain prior permission.

5.5.2 Push-back procedure