

6.7 Nutzung der Hilfsturbine (APU) während der Standzeit von Luftfahrzeugen

Die Stromversorgung der Luftfahrzeuge auf den Vorfeldern ist nur durch unterirdische oder fest installierte oder mobile Versorgungseinrichtungen (GPU) zulässig. Eine Stromversorgung durch Hilfsturbinenläufe (APU) ist nur bei technischem Ausfall der Versorgungseinrichtungen zulässig.

7. Führung von Luftfahrzeugen bei Allwetterflugbetrieb nach CAT II oder CAT III

7.1 Abrollen von den RWYs

Das Abrollen der Luftfahrzeuge nach der Landung erfolgt durch ein Rollführungssystem mittels Schnellabrollbahn-Anzeigefeuer (RETILs (s. 7.1.1.)), Rollbahn-Mittellinienbefeuerung und Haltebalken nach den allgemein anerkannten Regeln.

Rollbahn-Mittellinienfeuer sind von der RWY-Mittellinie bis zum Verlassen der ILS-Schutzzonen farbkodiert (gelb/grün). Gelandete Luftfahrzeuge sind aufgefordert, das Verlassen der farbkodierten Mittellinienfeuer zu melden, um darauf hinzuweisen, dass das Luftfahrzeug die ILS-Schutzzone verlassen hat.

7.1.1 Schnellabrollbahn-Anzeigefeuer (RETILs, siehe ICAO ANNEX 14, Chapter 5.3.14)

RWY	RETILs für/for TWY
08R	S6
08L	A6
26R	A4
26L	S4 und/and S3

7.2 Aufrollen auf die Vorfelder

Auf Anforderung durch die Luftfahrzeugbesatzungen werden die Luftfahrzeuge bei Bedarf an den Einmündungen zu den Vorfeldern durch ein Leitfahrzeug in Empfang genommen und zum zugewiesenen Standplatz geleitet.

7.3 Abrollen von den Vorfeldern

Bei Nose-in-Aufstellung erfolgt das Zurückdrücken in die Rollspur mittels Schlepperhilfe. Das Zurückrollen in die Rollspur mit Hilfe von Schubumkehr ist in Ausnahmefällen nach entsprechender Freigabe möglich.

Bei freien Standplätzen wird zum Rollen in die befeuerte Rollspur auf Anforderung durch die Flugplatzkontrolle oder die Luftfahrzeugbesatzung ein Leitfahrzeug bereitgestellt.

Das Rollen zu den RWYs erfolgt über ein Rollführungssystem mittels Rollbahn-Mittellinienbefeuerung und Haltebalken.

7.4 Verhalten an Haltebalken (rote Unterflurfeuer über die gesamte Rollbahnbreite)

An den Rollhalten CAT II/III, Rollbahnkreuzungen, -einmündungen und -abschnitten sind Haltebalken installiert, die unter keinen Umständen überrollt werden dürfen, wenn sie eingeschaltet sind. Freigaben jeglicher Art beinhalten keine Erlaubnis zum Überqueren eines eingeschalteten Haltebalkens.

8. Allgemeine Luftfahrt

Das neue Terminal für Allgemeine Luftfahrt (GAT) befindet sich westlich vom Terminal B am Vorfeld 1.

Betriebszeiten des Terminals für Allgemeine Luftfahrt (GAT):

täglich 0500 (0400) – 2100 (2000), andere Zeiten auf Anforderung.

Die Abstellung der Luftfahrzeuge erfolgt hauptsächlich auf dem Vorfeld 1, Ostseite.

Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Standflächen erfolgt durch Signale des Einweisers. Zugewiesene Flugzeugstandplätze können auch nicht markierte Abstellpositionen sein.

Anmerkung: Außerhalb der GAT-Öffnungszeiten erfolgt die Abfertigung im Rahmen der Öffnungszeiten des Flughafens über Terminal B.

9. Einschränkung der Benutzbarkeit von TWYs und Standplatzrollgassen

Einschränkungen nach Luftfahrzeugkategorien entsprechend ICAO, Anhang 14, Kapitel 1.6.

6.7 Use of the auxiliary power unit (APU) when aircraft are parked

The supply of power to aircraft on the aprons is only permitted through underground, permanently installed or mobile ground power units (GPU). Supplying power through auxiliary power units (APU) is only permitted in case of a technical failure of such utilities.

7. Guidance of aircraft in CAT II or III All-Weather Operations

7.1 Taxiing-off from the RWYs

Aircraft will taxi off after landing following a taxi guidance system which uses rapid exit TWY indicator lights (RETILs see 7.1.1.), TWY centreline lighting and stop bars according to the generally recognized regulations.

TWY centreline lights are colour-coded (yellow/green) from the RWY centreline up to leaving the ILS protection areas. Aircraft having landed are requested to report leaving the colour-coded centreline lights in order to indicate that the aircraft has left the ILS protection area.

7.1.1 Rapid Exit TWY Indicator Lights (RETILs, see ICAO ANNEX 14, Chapter 5.3.14)

7.2 Taxiing onto the aprons

At the request of the aircraft crew, aircraft will be intercepted by a follow-me car at the junctions to the aprons, if necessary, and led to the assigned position.

7.3 Taxiing off from the aprons

On nose-in positions, aircraft will be pushed back into the taxi line by means of a towing aid. In exceptional cases, thrust to taxi back into the taxi line is possible after due clearance.

On free positions, a follow-me car will be assigned to taxi into the lighted taxi line at the request of the aerodrome control unit or the aircraft crew.

Taxiing to the RWYs will be done following a taxi guidance system which uses TWY centreline lighting and stop bars.

7.4 Conduct at the stop bars (red surface lights over the entire width of the taxiway)

Stop bars are installed at the intermediate holding positions CAT II/III, TWY intersections, junctions, and sections and in no circumstances may these be overrun when they are switched on. Clearances of whatever sort do not include permission to cross a stop bar which is switched on.

8. General Aviation

The new Terminal of the General Aviation (GAT) is located in the west of Terminal B at apron 1.

Operating hours of the General Aviation Terminal (GAT):

daily 0500 (0400) – 2100 (2000), other times PPR.

The parking of aircraft will take place mainly in the east part on apron 1.

Parking of aircraft on the parking areas will be effected by means of signals from the marshaller. Non-marked parking positions may also be assigned for parking.

Remark: Outside the GAT opening times, handling will be conducted within the opening times of the airport in terminal B.

9. Restriction on the use of TWYs and taxi lanes

Restrictions according to aircraft categories corresponding to ICAO, Annex 14, Chapter 1.6.