

6.3 Zuweisung von Luftfahrzeugstandplätzen

Luftfahrzeuge sind auf dem Vorfeld der General Aviation entsprechend der Zuweisung durch KURZ Aviation Service abzustellen.

6.4 Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

6.4.1 IFR-Flüge haben die Freigabe zum Anlassen der Triebwerke und VFR - Flüge haben die Abfluginformationen auf der Frequenz von STUTTGART DELIVERY einzuholen.

Nach Erhalt der Anlass- und Streckenfreigabe bzw. Einholen der Abfluginformationen werden die Luftfahrzeugführer angewiesen, zur Einholung der Rollfreigabe mit STUTTGART GROUND Funkverbindung aufzunehmen.

6.4.2 Bei der Erteilung der Rollfreigabe wird durch STUTTGART GROUND der zu nutzende Übergabepunkt zugewiesen. Die Zuständigkeit von STUTTGART GROUND beginnt erst mit Erreichen des jeweiligen Übergabepunktes.

6.4.3 Luftfahrzeuge auf Luftfahrzeugstandplätzen, die ein direktes Rollen auf TWY N ermöglichen, nutzen keinen Übergabepunkt, sondern rollen nach Erhalt der Rollfreigabe unmittelbar in den Zuständigkeitsbereich von STUTTGART GROUND ein. Für das Abrollen von diesen Luftfahrzeugstandplätzen ist ein Walk Out Assistant erforderlich.

6.4.4 Alle Rollvorgänge innerhalb des Vorfelds der General Aviation erfolgen in Eigenverantwortung des Luftfahrzeugführers.

6.5 Verfahren für ankommende Luftfahrzeuge

6.5.1 Ankommende Luftfahrzeuge werden durch STUTTGART GROUND zu einem der Übergabepunkte geführt. Mit Erreichen des jeweiligen Übergabepunktes endet die Zuständigkeit von STUTTGART GROUND.

6.5.2 Die Führung vom Übergabepunkt zum zugewiesenen Luftfahrzeugstandplatz erfolgt grundsätzlich durch ein Leitfahrzeug.

6.5.3 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Luftfahrzeugstandplätzen erfolgt durch Signale des Einwinkers.

7. Verfahren bei geringer Sicht nach CAT II/III

7.1 Rollbahn-Mittellinienbefeuerung

Sobald Verfahren bei geringer Sicht nach CAT II/III angekündigt werden, ist für alle Luftfahrzeuge das Rollen nur auf TWYs mit eingeschalteten Mittellinienfeuern zulässig. Im Bereich des Vorfelds werden auf TWYs ohne Mittellinienfeuer bei Bedarf Leitfahrzeuge eingesetzt.

Rollbahn-Mittellinienfeuer innerhalb der ILS-Schutzzonen sind von der RWY 07/25 zur TWY S 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.

7.2 Verhalten an den Haltebalken

Haltebalken dürfen unter keinen Umständen überrollt werden, wenn sie eingeschaltet sind. Freigaben jeglicher Art beinhalten keine Erlaubnis zum Überqueren eines eingeschalteten Haltebalkens.

Haltebalken sind an den CAT II/III-Rollhalten installiert. Ferner sind auf dem östlichen Teil von TWY N für den zum Start 25 rollenden Verkehr Haltebalken im Rahmen einer Blockschaltung angeordnet (s. AD 2 EDDS 2-5).

7.3 Verhalten an den Zwischenhalteortfeuern

Im Vorfeldbereich sind an den Kreuzungen der Rollbahnen H, L2, L3, M, N und O Zwischenhalteortfeuer installiert. Sie dürfen ohne besondere Erlaubnis überrollt werden, es sei denn der Pilot wird ausdrücklich zum Halten vor einer Rollbahn angewiesen.

8. Enteisierung von Luftfahrzeugen

8.1 Enteisierungspads

Auf dem Verkehrsflughafen Stuttgart sind spezielle Bereiche des Rollfelds für die Enteisierung von Luftfahrzeugen ausgewiesen. Die Lage der Enteisierungspads DP1 - DP4 ist den Karten AD 2 EDDS 2-5 und 2-7 zu entnehmen. Die Enteisierung von strahlgetriebenen Luftfahrzeugen ist auf den Enteisierungspads grundsätzlich mit laufenden Triebwerken durchzuführen. Die Triebwerke von propellergetriebenen Luftfahrzeugen (Ausnahme: ATR 42/72 mit gesetzter Propellerbremse) sind während des Enteisierungsvorgangs grundsätzlich abzustellen.

8.2 Enteisungsanforderung

Eine erforderliche Luftfahrzeugenteisierung sollte bis zum Zeitpunkt TOBT minus 40 Minuten (Zeitpunkt der TSAT-Veröffentlichung) durch den Handlingsagenten mittels entsprechender Eingabe in das CSA-Tool angefordert werden. Ist dies aufgrund kürzerer Turnround-Zeiten oder anderer Faktoren nicht möglich, ist die Enteisierung bis spätestens TOBT minus 20 Minuten anzufordern. In Ausnahmefällen kann eine Luftfahrzeugenteisierung auch telefonisch beim Airport Coordination and Data Center der Flughafen Stuttgart GmbH unter Tel.: +49 711 948-3666 angefordert werden. Beim Einholen der Anlassfreigabe auf der entsprechenden Frequenz von STUTTGART DELIVERY ist das Erfordernis einer Luftfahrzeugenteisierung ebenfalls anzugeben.

Sofern eine Luftfahrzeugenteisierung angefordert wurde und sich diese anschließend als nicht mehr erforderlich herausstellt, ist die erfolgte Enteisungsanforderung bis spätestens TOBT minus 10 Minuten durch eine entsprechende Löschung der Enteisungsanforderung im CSA-Tool zu stornieren.

6.3 Allocation of aircraft stands

On the general aviation apron, aircraft shall be parked as instructed by KURZ Aviation Service.

6.4 Procedures for departing aircraft

6.4.1 IFR flights shall request start-up approval, and VFR flights shall request take-off information on the frequency of STUTTGART DELIVERY.

After receiving start-up approval and en-route clearance or after obtaining take-off information, pilots will be instructed to establish radio contact with STUTTGART GROUND to obtain a taxi clearance.

6.4.2 When the taxi clearance is issued, STUTTGART GROUND will assign the hand-over point to be used. The responsibility of STUTTGART GROUND will only start when the respective hand-over point has been reached.

6.4.3 Aircraft on aircraft stands where direct taxiing onto TWY N is possible shall not use a hand-over point but taxi into the area of responsibility of STUTTGART GROUND immediately after having received the taxi clearance. Taxiing from these aircraft stands shall require a walk-out assistant.

6.4.4 Any taxiing on the general aviation apron shall take place at the responsibility of the pilot.

6.4 Procedures for arriving aircraft

6.5.1 Arriving aircraft will be guided to one of the hand-over points by STUTTGART GROUND. The responsibility of STUTTGART GROUND ends when the respective hand-over point is reached.

6.5.2 As a rule, aircraft shall be guided by a follow-me vehicle from the hand-over point to the assigned aircraft stand.

6.5.3 Parking of aircraft on the aircraft stands shall be performed by signals from the marshaller.

7. Low visibility procedures under CAT II/III

7.1 Taxiway centreline lights

As soon as low visibility procedures under CAT II/III are announced, aircraft are only permitted to taxi on TWYs with illuminated centreline lights. Follow-me cars will be made available on the apron area with TWYs without centreline lights, if necessary.

Taxiway centreline lights within the ILS sensitive area are colour-coded (yellow/green) from RWY 07/25 to TWY S. Aircraft, having landed, are requested to report "clear of the colour-coded centre line lights" to indicate that the aircraft has vacated the ILS sensitive area.

7.2 Procedures at the stop bars

Taxiing across stop bars is strictly prohibited as long as they are in operation. No kind of clearance includes permission to taxi across a stop bar in operation.

Stop bars are installed at the CAT II/III taxi holding positions. In addition, stop bars are arranged on the eastern part of TWY N (see AD 2 EDDS 2-5) for traffic taxiing to depart within the scope of a single-unit circuit.

7.3 Procedures at the intermediate holding position lights

Intermediate holding position lights have been installed in the apron area at the intersections of taxiways H, L2, L3, M, N and O. They may be overrun without special permission unless the pilot is expressly instructed to stop in front of a taxiway.

8. De-icing of aircraft

8.1 De-icing pads

At Stuttgart Airport, special apron areas have been assigned for the de-icing of aircraft. The location of de-icing pads DP1 - DP4 is depicted on charts AD 2 EDDS 2-5 and 2-7. As a rule, de-icing of jet aircraft shall be carried out on the de-icing pads with running engines. The engines of propeller-driven aircraft (exception: ATR 42/72 with propeller brake set) shall be turned off during the de-icing process.

8.2 De-icing request

The handling agents should request any necessary de-icing by TOBT minus 40 minutes (time of TSAT publication) by making an entry in the CSA tool. If this is not possible because of shorter turn-round times or other factors, de-icing shall be requested at the latest by TOBT minus 20 minutes. In exceptional cases, it is possible to request aircraft de-icing by telephone from the Airport Coordination and Data Centre of Flughafen Stuttgart GmbH at the telephone number +49 711 948-3666. When obtaining the start-up approval on the appropriate frequency of STUTTGART DELIVERY, the request for aircraft de-icing shall also be submitted.

If aircraft de-icing has been requested and subsequently proves to be no longer necessary, the de-icing request shall be cancelled at the latest by TOBT minus 10 minutes by deleting the de-icing request in the CSA tool.