

10. Allgemeine Luftfahrt

10.1 Die Abfertigung über das General Aviation Terminal (GAT) ist auf Luftfahrzeuge mit einer Sitzplatzzahl von 20 begrenzt. Größere Luftfahrzeuge werden ausschließlich über die Terminals A bis C abgefertigt.

11. Kurzstart- und -landebahn 09C/27C

Die Kurzstart- und -landebahn ist nur für Flugzeuge und Drehflügler mit einer höchstzulässigen Flugmasse von 5.700 kg, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge zugelassen. Starts und Landungen mit diesen Luftfahrzeugen sind auf der Kurzstart- und -landebahn nur nach Sichtflugregeln am Tage zulässig.

12. Rollen auf dem Vorfeld

12.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit der Flugplatzkontrolle der DFS aufrechterhalten. Angeordnete Frequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden. Setzt die FHG-Vorfeldkontrolle zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug ein, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung beim Rollen und Parken ein Leitfahrzeug bei der Flugplatzkontrolle anfordern.

12.2 Luftfahrzeuge dürfen Nose-In Positionen nur mit Schlepperhilfe verlassen. Die Verwendung von Schubumkehr und von Verstellpropellern ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen - insbesondere Vorhaltung geeigneter Schleppstangen - zu treffen. Ausnahmen sind nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers zulässig. Luftfahrzeuge dürfen auf den Bewegungsflächen nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers und nach Genehmigung durch die Vorfeldkontrolle bzw. Platzkontrollstelle geschleppt werden. Weist der Flughafenunternehmer aus betrieblichen oder sicherheitsbedingten Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeugs an, so hat der Luftfahrzeughalter dieser Weisung unverzüglich zu entsprechen und das zur Durchführung des Schleppvorganges erforderliche Personal bereitzustellen. Schleppvorgänge werden grundsätzlich ohne Leitfahrzeug durchgeführt. Leitfahrzeuge können jedoch bei der FHG-Vorfeldkontrolle angefordert werden. Zum Abstellen eines geschleppten Luftfahrzeugs wird durch die FHG-Vorfeldkontrolle generell ein Leitfahrzeug eingesetzt.

12.3 Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

12.4 Die Rollbahnen A1, D1, F1 und L 1 auf dem Vorfeld sind Standplatzrollgassen mit reduzierten Mindestabständen zwischen Leitlinien und festen Hindernissen. Die Abstände zwischen den Rollgassenmittellinien und den roten Hindernisbegrenzungslinien betragen:

– 47,5 m im Bereich der parallelen Rollgasse F1 zwischen Rollbahn C und Rollbahn F und 40,0 m im Bereich der Rollgasse L1 zwischen Rollgasse A1 und Rollbahn L. Der Abstand zwischen den parallelen Rolleitlinien der Rollgassen F1 und L1 beträgt 78,0 m.

– 42,5 m im Bereich der Rollgasse D1

– 41,5 m im Bereich der Rollgasse A1 zwischen den Positionen 23 und 42

– 29 m im Bereich der Rollgasse zwischen den Positionen 1 und 2

– 27 m im Bereich der Rollgasse zwischen den Positionen 11A und 14

12.5 Beim Einrollen auf die Terminalpositionen 1 bis 20 ist das Oversteering-Verfahren anzuwenden.

13. Tanken mit Passagieren an Bord

Das in EU-OPS 1 veröffentlichte Verfahren zum "Betanken oder Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen" darf grundsätzlich durchgeführt werden.

Das Betanken, während Fluggäste ein-/aussteigen oder sich an Bord befinden, muss auf der vom Passagierprozess abgewandten Seite des Luftfahrzeugs erfolgen.

Auf der Passagierprozessseite sind an den Luftfahrzeughüren Fluggastbrücken/-treppen zu stellen.

Das Enttanken, während Fluggäste ein-/aussteigen oder sich an Bord befinden, ist nicht zulässig.

14. Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

14.1 Anlassverfahren

Piloten haben auf der Frequenz von HANNOVER GROUND eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke einzuholen.

14.2 Zurückstossverfahren (Pushback) auf dem Hauptvorfeld (Pos 1-61)

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Zurückstoßen aus einer Nose-in-Position werden die Piloten aufgefordert, nach Erhalt der Freigabe zum Anlassen der Triebwerke, mit dem "Walkout Assistent" Verbindung aufzunehmen.

Diese Anfrage darf nur erfolgen, wenn der Pilot das Manöver unverzüglich ausführen kann. Der "Walkout Assistent" wird das Push-Back Verfahren ausführen, sobald er von der Flughafen-Vorfeldkontrolle eine Freigabe dazu erhalten hat. Um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, sind die Triebwerke während des Push-back-Vorganges anzulassen.

10. General Aviation

10.1 The handling service via the General Aviation Terminal (GAT) is limited to aircraft with 20 seats maximum. The handling of larger aircraft will exclusively be executed via terminals A to C.

11. Shortened RWY 09C/27C

The shortened runway is only permitted for use by aeroplanes and rotorcraft with a maximum all-up mass of 5,700 kg, powered sailplanes and ultralight aircraft. Take-offs and landings with these aircraft are permitted on the shortened RWY during the day according to visual flight rules, only.

12. Taxiing on the apron

12.1 During the entire taxiing phase, aircraft shall maintain continuous radio contact with the control tower. Any instructions to change frequency shall be complied with without delay. If FHG apron control employs a follow-me car to guide taxiing aircraft, the pilot shall comply with its signals. Pilots may request a follow-me car from the control tower for taxi and parking guidance.

12.2 Aircraft may leave nose-in positions only with the aid of tow tractors. Reverse thrust or variable pitch propellers are not permitted. Aircraft operators shall make suitable arrangements, especially by supplying an appropriate towbar. Exceptions are only possible with the consent of the airport operator. Aircraft may only be towed on the movement area with the consent of the airport operator and after issuance of a clearance by apron control or the control tower. If the airport operator issues the instruction to tow an aircraft for operational or safety reasons, the aircraft operator shall follow this instruction without delay and arrange the personnel required for the towing manoeuvre. Towing procedures are generally executed without a follow-me car. However, pilots may request a follow-me car from FHG apron control. For the parking of a towed aircraft, FHG apron control generally employs a follow-me car.

12.3 On the apron, aircraft are permitted to taxi only at the minimum RPM required.

12.4 The taxilanes A1, D1, F1 and L1 on the apron are aircraft stand taxilanes with reduced minimum separation distances between guidelines and fixed obstacles. The separation distances between taxilane centrelines and the red obstacle limitation lines are:

– 47.5 m in the area of the parallel taxilane F1 between taxiway C and taxiway F and 40.0 m in the area of taxilane L1 between taxilane A1 and taxiway L. The distance between the parallel guidelines of taxilanes F1 and L1 is 78.0 m.

– 42.5 m in the area of taxilane D1

– 41.5 m in the area of taxilane A1 between positions 23 and 42

– 29m in the area of the taxilane between positions 1 and 2.

– 27 m in the area of the taxilane between positions 11A and 14

12.5 When entering terminal positions 1 to 20, the oversteering procedure shall be used.

13. Refuelling with passengers on board

The procedure for refuelling or defuelling with passengers embarking, on board or disembarking published in EU-OPS 1 may generally be applied.

Refuelling when passengers are embarking, on board or disembarking shall be carried out on the opposite side to the passenger process.

Boarding bridges/stairs shall be positioned on the passenger process side.

Defuelling with passengers embarking, on board or disembarking is not permitted.

14. Procedures for departing aircraft

14.1 Start-up procedure

Pilots shall obtain start-up approval on the appropriate frequency of HANNOVER GROUND.

14.2 Push-back procedure on the main apron (positions 1-61)

To receive push-back instructions from a nose-in position, pilots are requested to contact the "Walkout Assistent" after they have received start-up approval.

This request shall only be made if the pilot is able to carry out the manoeuvre without delay. The "Walkout Assistent" will carry out the push-back procedure immediately after receiving the necessary clearance from apron control. To avoid delays, the engines shall be started during push-back.