

7.1.2 Nutzung der Vorfeldtankstelle

Für die Nutzung der Vorfeldtankstelle ist bei der DFS eine Rollfreigabe zur Fuel Station/Position 20 zu beantragen. Die Nutzung der Vorfeldtankstelle ist für Luftfahrzeuge bis einschließlich 20 m max. Wingspan gestattet. TWY A ist stets frei zu halten, die Warteposition für die Fuel Station ist TXL R.

7.2 Zuweisung von Abfertigungspositionen für Luftfahrzeuge

7.2.1 Die Vorfeldkontrolle weist Abfertigungspositionen für die Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu und führt die Luftfahrzeuge über Funk und/oder mit Leitfahrzeugen zu den zugewiesenen Abstellpositionen.

7.2.2 Luftfahrzeuge dürfen „Nose-in“-Positionen nur mit Schlepperhilfe verlassen. Die Freigabe für den Push-back erteilt die DFS. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellpropellern ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Die Verfügbarkeit typengebundener Schleppstangen sollte rechtzeitig bei der Vorfeldkontrolle, Tel. +49 421 5595-241/-242 abgefragt werden.

7.2.3 Triebwerk-Standläufe (sowie Wartungsarbeiten an Luftfahrzeugen) auf Abfertigungspositionen sind nur mit Zustimmung der Luftaufsicht zulässig.

7.3 Rollverkehr auf dem Vorfeld

7.3.1 Rollen in Standplatzrollgassen auf Vorfeld 1

Die nördliche Standplatzrollgasse N ist grundsätzlich für Luftfahrzeuge bis ausschließlich 52 m Spannweite verfügbar. Luftfahrzeuge mit einer Spannweite > 33 m benötigen, ausgenommen zum Verlassen eines Standplatzes, ein Leitfahrzeug.

Die südliche Standplatzrollgasse S ist grundsätzlich für Luftfahrzeuge bis ausschließlich 36 m Spannweite verfügbar. Luftfahrzeuge mit einer Spannweite > 33 m benötigen, ausgenommen zum Verlassen eines Standplatzes, ein Leitfahrzeug.

7.3.2 Rollen auf Vorfeld 2

Nutzung von TXL R ist bis maximal Code Buchstabe B gestattet.

7.3.3 Wird zur Führung eines rollenden Luftfahrzeugs ein Leitfahrzeug eingesetzt, hat der Pilot dessen Signale zu beachten.

7.3.4 Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nicht von den Rolleitlinien abweichen. In Ausnahmefällen kann ein Abweichen unter Einsatz eines Leitfahrzeugs erforderlich werden.

7.3.5 Geschleppte Luftfahrzeuge sowie Luftfahrzeuge, die von einer „Nose-in“-Position zurückgestoßen werden, haben vor jedem anderen Verkehr Vorrang.

7.3.6 Das Einrollen von Luftfahrzeugen auf eine Parkposition darf erst dann erfolgen, wenn ein Einweiser/Marshaller auf dieser Position zur Verfügung steht und die entsprechenden Handzeichen dazu signalisiert. Erfolgt dies nicht, bzw. ist kein Einweiser/Marshaller auf dieser Position vorhanden, hat das Luftfahrzeug zu halten, bis eine entsprechende Anweisung erfolgt.

7.4 Schleppen von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur mit Zustimmung der FBG-Vorfeldkontrolle geschleppt werden.

8. Triebwerkstandläufe

8.1 Triebwerkstandläufe bedürfen der Einwilligung des Flughafenbetreibers. Sie sind bei der Vorfeldkontrolle, Tel.: +49 421 5595-241/-243, anzumelden. Eine von ATC erteilte Verkehrsfreigabe ersetzt nicht die Zustimmung der Luftfahrtbehörde/Luftaufsicht.

8.2 Triebwerkstandläufe dürfen nur auf den dafür ausgewiesenen Positionen durchgeführt werden. Leerlaufprobeläufe werden von dieser Regelung nicht erfasst.

8.3 Ausgewiesene Positionen für Triebwerkstandläufe:

Nebenstartbahn 23 südlich des Kompensierplatzes für alle Luftfahrzeuge

8.4 Triebwerkstandläufe sind von Montag bis Freitag nur zwischen

0530 (0430) – 2100 (2000)

Sat 0600 (0500) – 1200 (1100) sowie 1400 (1300) – 1600 (1500)

zulässig.

8.5 Zwischen 0430 (0330) und 0530 (0430) sind Triebwerkstandläufe nur für den Fall zulässig, dass ein zwischen 0530 (0430) und 0630 (0530) planmäßiger Abflug unmittelbar bevorsteht, und ein Probelauf aus Sicherheitsgründen kurz vor diesem Start durchgeführt werden muss.

8.6 An Sonn- und Feiertagen dürfen Triebwerkstandläufe nur in begründeten Einzelfällen von 0800 (0700) bis 1100 (1000) und 1400 (1300) bis 1800 (1700) durchgeführt werden, wenn

– ein genehmigter Start unmittelbar bevorsteht,

– ein Probelauf aus Sicherheitsgründen erforderlich, und

und

– der in Aussicht genommene Start zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf der Luftverkehrsgesellschaft unabweisbar notwendig ist.

7.1.2 Use of the fuel station on the apron

To use the fuel station on the apron, a taxi clearance for the fuel station/position 20 shall be requested from DFS. The use of the fuel station on the apron is permitted for aircraft with a maximum wingspan of 20 m. TWY A shall always be kept clear, the waiting position for the fuel station is TXL R.

7.2 Allocation of handling positions for aircraft

7.2.1 The apron management service will allocate handling positions to aircraft on the apron and will guide the aircraft by radiotelephony and/or follow-me vehicles to the allocated aircraft stands.

7.2.2 Aircraft may leave nose-in positions only with the aid of tow tractors. Reverse thrust or variable pitch propellers shall not be used. The clearance for the push-back is issued by DFS. Aircraft operators shall make appropriate arrangements.

Information about the availability of type-specific tow bars should be obtained from apron control in due time, Tel.: +49 421 5595-241/-242.

7.2.3 Engine run-ups (as well as maintenance work on aircraft) on handling positions are permitted only with the consent of aviation supervision (Luftaufsicht).

7.3 Ground traffic on the apron

7.3.1 Taxiing on aircraft stand taxilanes on apron 1

As a rule, the northern aircraft stand taxilane N is available to aircraft with a wingspan of up to but not including 52 m. Aircraft with a wingspan of > 50 m require a follow-me vehicle except when vacating an aircraft stand.

As a rule, the southern aircraft stand taxilane S is available to aircraft with a wingspan of up to but not including 36 m. Aircraft with a wingspan of > 33 m require a follow-me vehicle except when vacating an aircraft stand.

7.3.2 Taxiing on apron 2

The use of TXL R is permitted for max. code letter B.

7.3.3 If a follow-me car is used to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals.

7.3.4 On the apron, aircraft shall not deviate from the guidelines. In exceptional cases, deviations may become necessary when follow-me cars are used.

7.3.5 Towed aircraft as well as aircraft pushed back from a nose-in position have priority over every other traffic.

7.3.6 Aircraft may only enter an aircraft stand when the marshaller is present at this position and gives the required hand signals. If no signal is given or if there is no marshaller at this position, the aircraft shall stop and wait until the required instruction is given.

7.4 Towing of aircraft on the apron

Aircraft may only be towed on the apron with the consent of FBG apron control.

8. Engine run-ups

8.1 Engine run-ups require the approval of the airport operator and shall be announced to apron control at the telephone number +49 421 5595-241/-243. An ATC clearance is no substitute for the consent by the aeronautical authority/aviation supervision (Flugleitung).

8.2 Engine run-ups are only permitted on the positions designated for this purpose. This regulation does not apply to idle test runs.

8.3 Positions designated for engine run-ups:

Subsidiary RWY 23 south of the compass base for all aircraft.

8.4 Engine run-ups are only permitted from Monday to Friday between

0530 (0430) – 2100 (2000)

Sat 0600 (0500) – 1200 (1100) and 1400 (1300) – 1600 (1500)

8.5 Between 0430 (0330) and 0530 (0430) engine run-ups are only permitted, if a scheduled departure between 0530 (0430) and 0630 (0530) is imminent and if a test run must be carried out for safety reasons shortly before this take-off.

8.6 On Sundays and public holidays, engine run-ups are only permitted in substantiated individual cases between 0800 (0700) and 1100 (1000) and between 1400 (1300) and 1800 (1700) if

– an approved take-off is imminent

– a test run is necessary for safety reasons and

and

– the prospective take-off is absolutely necessary to avoid major disruptions in airline operations.