

#### 4.6.4 Rollen in Standplatzrollgassen und Vorfeldrollbahnen

Die Rollbahnen zu den Positionsbereichen nördlich Rollbahn L und südlich Rollbahn S sind Standplatzrollgassen und Vorfeldrollbahnen mit reduzierten Mindestabständen zwischen Leitlinien und Hindernissen.

Standplatzrollgassen sind Rollbahnen auf dem Vorfeld, welche Zugang zu Positionen ermöglichen. Folgende Rollbahnen sind am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main als Standplatzrollgassen klassifiziert:

L (östlich U)  
N (zwischen N3 und N-East)  
N-Blue  
N-Orange  
N3 (nördlich N)  
N5 (nördlich N)  
N7 (nördlich N)  
N8 (nördlich N)  
N8-Blue  
N8-Orange  
N13  
N14 (nördlich N)  
S4 (südlich S)  
S5 (südlich S)  
S6  
S7 (südlich S)  
S8 (südlich S)  
S9 (südlich S)  
S11 (südlich S)  
S13  
S15  
S23  
Y7

Auf diesen Standplatzrollgassen liegen für Luftfahrzeuge der EASA Codeklassen A, B und C reduzierte Wing-Tip Clearances von mindestens 4,5 m zu Hindernissen vor. Für Luftfahrzeuge der EASA Codeklassen D, E und F liegen reduzierte Wing-Tip Clearances von mindestens 7,5 m zu Hindernissen und mindestens 2,5 m zu parallelen Vorfeldstraßen oder höhenbeschränkten Objekten vor.

Aufgrund reduzierter Mindesthindernisabstände sind sowohl auf Vorfeldrollbahnen als auch auf Standplatzrollgassen die gelben Rolleitlinien unbedingt einzuhalten. Die Rollgeschwindigkeit ist entsprechend anzupassen.

#### 4.6.5 Ausrollen aus Vorfeldpositionen bei schlechten Sichtverhältnissen

Beim Ausrollen von der Vorfeldposition V173B sind bei Dunkelheit und sonstigen Situationen mit schlechten Sichtverhältnissen die Bugfahrwerkscheinwerfer generell einzuschalten. Ausnahmen stellen die Führung durch einen Follow-Me sowie das Auftreten von Blendeneffekten für den Piloten dar. In diesen Fällen kann auch bei reduzierten Sichtverhältnissen von dem Gebrauch der Bugfahrwerksscheinwerfer abgesehen werden.

#### 4.6.6 Ausfall eines Zusammenstoß-Warnlichts (Beacon) am Luftfahrzeug

Vor dem Push-Back bzw. dem Berölen des Vorfeldes sind die roten Zusammenstoß-Warnlichter (Beacon) des Luftfahrzeugs einzuschalten. Ist ein Zusammenstoß-Warnlicht (Beacon) des Luftfahrzeugs nicht funktionstüchtig, muss der Luftfahrzeugführer die Vorfeldkontrolle darüber informieren und gem. EASA Appendix 1 to GM1 MMEL.145, ATA 33 LIGHTS zusätzlich die weißen Wing-Tip Strobe Lights anschalten.

#### 4.7 Schleppen von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur mit Zustimmung der Vorfeldkontrolle geschleppt werden. Mit Ausnahme des Verlassens einer „Nose-in“-Position in Zusammenhang mit einer Rollbewegung müssen geschleppte Luftfahrzeuge grundsätzlich durch ein Leitfahrzeug geführt werden.

**4.7.1** Weist die Vorfeldkontrolle oder das Airside Coordination and Data Center der Fraport AG aus betrieblichen oder sicherheitsbedingten Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeugs an, so hat der Luftfahrzeughalter dieser Weisung unverzüglich zu entsprechen und das zur Durchführung des Schleppvorgangs erforderliche Personal bereitzustellen.

**4.7.1.1** Luftfahrzeugbewegungen unter Schlepperhilfe, die unter Führung eines Leitfahrzeugs oder mittels Flugzeugschleppers mit eingeschaltetem roten Rundumlicht/Blitzlicht stattfinden, folgen direkten Funkanweisungen der Vorfeldkontrolle. Sie sind mit Eigenkraft rollenden Luftfahrzeugen gleichzusetzen und haben Vorrang vor anderem Fahrzeugverkehr.

**4.7.1.2** Im funkkontrollierten Wartungsschleppbetrieb eingesetzte schleppstangenlose Flugzeugschlepper können zusätzlich mit einem Blitzlichtsystem ausgestattet sein, bei dem bei Dunkelheit anstelle der Positionslichter das geschleppte Luftfahrzeug durch links rote und rechts grün intermittierende Anstrahlung kenntlich gemacht wird.

**4.7.2** Der Luftfahrzeugtyp A380-800 wird auf der Rollbahn N11 mit reduzierten Hindernisabständen von 5 m geschleppt.

#### 4.8 Temporäre Sperrungen von Rollbahnen und Flugzeugpositionen aufgrund von Bauarbeiten

#### 4.6.4 Taxiing on aircraft stand taxi lanes and apron taxiways

TWYs to the position areas north of TWY L and south of TWY S are aircraft stand taxi lanes and apron taxiways with reduced minimum separation distances between the guide lines and the obstacles.

Aircraft stand taxilanes are taxiways on the apron which provide access to positions. At Frankfurt/Main Airport, the following taxiways have been classified as aircraft stand taxilanes:

L (east of U)  
N (between N3 and N-East)  
N-Blue  
N-Orange  
N3 (north of N)  
N5 (north of N)  
N7 (north of N)  
N8 (north of N)  
N8-Blue  
N8-Orange  
N13  
N14 (north of N)  
S4 (south of S)  
S5 (south of S)  
S6  
S7 (south of S)  
S8 (south of S)  
S9 (south of S)  
S11 (south of S)  
S13  
S15  
S23  
Y7

On these aircraft stand taxilanes, reduced wing-tip clearances of at least 4,5 m from obstacles have been defined for aircraft of EASA code A, B and C. For aircraft of EASA code D, E and F, reduced wing-tip clearances of at least 7,5 m from obstacles and at least 2,5 m from parallel apron roadways or height restricted objects have been defined.

Because of reduced minimum distances from obstacles, the yellow taxi guide lines shall be strictly observed on the apron taxiways and on aircraft stand taxilanes. Taxi speed shall be adjusted accordingly.

#### 4.6.5 Taxiing out from apron positions in cases of low visibility

When leaving apron position V173B at night and in other low-visibility situations, the nose gear lights shall generally be switched on. This shall not apply if the aircraft is being guided by a follow-me vehicle and if the lights dazzle the pilot. In these situations, it is permitted to keep the nose gear lights switched off even in cases of low visibility.

#### 4.6.6 Failure of an aircraft's anti-collision light (beacon)

Before push-back or entering the apron, the red anti-collision lights (beacon) of an aircraft shall be switched on. If one anti-collision light (beacon) on the aircraft is inoperative, the pilot shall inform apron control and, additionally, switch on the white wing-tip strobe lights in accordance with EASA Appendix 1 to GM1 MMEL.145, ATA 33 LIGHTS.

#### 4.7 Towing of Aircraft on the Apron

Towing of aircraft on the apron shall be effected only with permission by apron control. Unless leaving a nose-in position in connection with a taxiing manoeuvre, towed aircraft should always be guided by a follow-me car.

**4.7.1** If towing of an aircraft is advised by apron control or the Airside Coordination and Data Center of Fraport AG for operational or safety reasons, the aircraft operator shall follow this instruction without delay and arrange for the personnel required for the towing manoeuvre.

**4.7.1.1** Aircraft on tow, either by a follow-me car or by a airplane tractor with a functioning red omni-directional light/flashing light, shall follow direct radio instructions from apron control. They shall be equated with self-powered taxiing aircraft and have priority over other traffic.

**4.7.1.2** In radio-controlled towing operations for maintenance purposes, barless airplane tractors can be additionally equipped with a flashing light system by which at night the aircraft being towed can be identified by intermittent illumination, red on the left and green on the right, instead of position lights.

**4.7.2** Aircraft type A380-800 will be towed with reduced obstacle clearance of 5 m on TWY N11.

#### 4.8 Temporary closure of taxiways and aircraft stands due to construction work