

8.3 Sonderabstellposition V01

Die Sonderabstellposition V01 auf TWY T, zwischen TWY L3 und Abstellposition V02, kann aufgrund besonderen Ereignissen, in Verbindung mit dem ATC und/oder dem Airportbetreiber zur Disposition und Abstellung von Luftfahrzeugen angewiesen werden.

9. Führung von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

9.1 Bodenfunkstelle

Die Führung des Flugzeugrollverkehrs auf den Vorfeldern wird mit Hilfe einer Bodenfunkstelle der DFS durchgeführt.

Die Flugplatzkontrolle der DFS betreibt Bodenfunkstellen mit den Rufzeichen DUESSELDORF DELIVERY auf der Frequenz 121.780 MHz und DUESSELDORF GROUND auf den Frequenzen 121.605 MHz und 121.680 MHz.

9.2 Rollführungsbereich

Der Bereich, in dem die Flugplatzkontrolle Luftfahrzeuge führt, umfasst das Vorfeld mit Ausnahme der Flächen, die zum Abfertigen und Abstellen bestimmt sind.

9.3 Führen von Luftfahrzeugen mit Hilfe von Freigabe- und Haltebalken

9.3.1 Auf TWY M und auf dem Vorfeld vor Flugsteig B sind Haltepunkte mit den Bezeichnungen Checkpoint 1 und 2 eingerichtet. Diese markieren die Trennung der zwei Sektoren der Rollkontrolle. Die Haltepunkte sind gekennzeichnet und mit einer gelben Unterflurbefeuerung (Freigabebalken) versehen.

Falls notwendig werden Luftfahrzeuge angewiesen, an einem näher bezeichneten Freigabebalken anzuhalten. Ohne diese Anweisung dürfen Freigabebalken ohne Freigabe passiert werden.

9.3.2 Bei Wetterbedingungen unterhalb der CAT I Minima werden die Freigabebalken durch rote Haltebalken ersetzt. Das Überrollen eines eingeschalteten Haltebalkens ist in keinem Fall zulässig.

9.4 Verfahren für ankommende Luftfahrzeuge

9.4.1 Ankommende Luftfahrzeuge rollen gemäß den von der Flugplatzkontrolle erteilten Anweisungen selbstständig auf den ihnen zugeteilten Standplatz.

9.4.2 Stellt die Besatzung beim Einrollen in einen Nose-in-Standplatz mit Einrollhilfe fest, dass diese nicht eingeschaltet oder nicht funktionstüchtig ist, hat sie das Flugzeug sofort anzuhalten. Das Nichtfunktionieren ist der Rollkontrolle über Funk zu melden. Das Weiterrollen erfolgt nach Anweisung durch die Rollkontrolle.

9.4.3 Auf Abstellpositionen ohne Einrollhilfe werden Luftfahrzeuge durch einen Einweiser geführt.

9.5 Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

Die Anlass- und Push-Back-Verfahren sind unter Punkt 11.2.4 und 11.2.5 beschrieben.

9.6 Allgemeine Luftfahrt

Für die allgemeine Luftfahrt gelten die vorstehenden Verfahren sinngemäß.

9.6.1 Abstellen und Rollen

Luftfahrzeuge der Allgemeinen Luftfahrt sind im Bereich der Hallen I-III abzustellen. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der FDG. Luftfahrzeuge rollen auf dem Vorfeld und den Abstellflächen im Bereich der Hallen I-III in eigener Verantwortung. Der Luftfahrzeugführer hat jedoch die Möglichkeit, ein Leitfahrzeug anzufordern.

9.7 Verfahren für Drehflügler

Für Drehflügler gelten die vorstehenden Verfahren sinngemäß.

9.8 Schleppen von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld

Wird aus betrieblichen Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeuges angewiesen, so hat der Luftfahrzeughalter dieser Weisung unverzüglich zu entsprechen und das erforderliche Personal bereitzustellen.

Luftfahrzeuge dürfen nur mit Zustimmung der Rollkontrolle geschleppt werden. Sie sind den mit eigener Kraft rollenden Luftfahrzeugen gleichgesetzt und haben Vorrang vor anderem Fahrzeugverkehr.

9.9 Rollvorgänge, die nicht in Verbindung mit Start oder Landung stehen

Anweisungen für Rollvorgänge, die nicht in Verbindung mit Start und Landung stehen, erteilt die Flugplatzkontrolle.

9.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeugführer haben die Vorkehrungen zu treffen, um im Falle einer Bewegungsunfähigkeit, das Luftfahrzeug schnellstmöglich von der Bewegungsfläche zu entfernen.

10. Enteisierung von Luftfahrzeugen

10.1 Allgemeines

Auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf findet die Enteisierung von Luftfahrzeugen auf definierten Enteisungsflächen statt. Propellergetriebene Luftfahrzeuge werden ebenfalls auf den Enteisungsflächen mit abgestellten Triebwerken enteist. Im Bedarfsfall steht ein Bodenstromversorgungsgerät zur Verfügung.

8.3 Special aircraft stand V01

In the case of special occurrences, special parking stand V01 on TWY T, between TWY L3 and parking stand V02, may be assigned for the disposition or parking of aircraft after coordination with ATC and/or the airport operator.

9. Guidance of aircraft on the apron

9.1 Aeronautical station

Aircraft guidance on aprons is performed by a DFS aeronautical station.

DFS aerodrome control operates aeronautical stations with the call sign DUESSELDORF DELIVERY on frequency 121.780 MHz and DUESSELDORF GROUND on the frequencies 121.605 MHz and 121.680 MHz.

9.2 Ground movement control area

The area within which aircraft are guided by aerodrome control includes the apron with the exception of the ground handling and parking areas.

9.3 Aircraft guidance by means of clearance bars and stop bars

9.3.1 On TWY M and on the apron in front of concourse B, there are two holding points named Checkpoints 1 and 2. These mark the boundary between the two sectors of ground control. The holding points are marked and equipped with yellow surface lights (clearance bars).

If necessary, aircraft are instructed to stop at a clearly specified clearance bar. Without this instruction, clearance bars may be passed without clearance.

9.3.2 When weather conditions are below CAT I minima, clearance bars will be replaced with red stop bars. A lighted stop bar shall never be crossed.

9.4 Procedures for arriving aircraft

9.4.1 Arriving aircraft shall taxi to their allocated aircraft stand without further guidance according to the instructions given by aerodrome control.

9.4.2 If the crew realises when taxiing into a nose-in aircraft stand with a docking guidance system that the latter system is switched off or out of order, the crew shall stop the aircraft immediately. Ground control shall be informed of the malfunctioning via radio. Taxiing may be continued according to the instruction given by ground control.

9.4.3 A marshaller shall guide aircraft to aircraft stands without a docking guidance system.

9.5 Procedures for departing aircraft

For Start-Up and Push-Back procedures refer to item 11.2.4 and 11.2.5.

9.6 General aviation

The above procedures shall apply to general aviation analogously.

9.6.1 Parking and taxiing

General aviation aircraft shall be parked in the area of hangars I-III. Exceptions require prior permission by FDG. Aircraft shall taxi on the apron and the parking areas near hangars I-III at their own responsibility. The pilot may, however, request a follow-me vehicle.

9.7 Procedures for rotorcraft

The above procedures apply to rotorcraft analogously.

9.8 Towing of aircraft on the apron

If the towing of aircraft is instructed for operational reasons, the aircraft operator shall follow this instruction without delay and arrange the personnel required.

Aircraft may only be towed with the consent of ground control. These aircraft have the same status as other aircraft taxiing under their own power and have the right of way over other vehicle traffic.

9.9 Taxiing manoeuvres not related to take-off or landing

Aerodrome control will issue instructions for taxiing manoeuvres which are not related to take-off or landing.

9.10 Disabled aircraft

Aircraft operators shall make arrangements to remove disabled aircraft from the movement area as quickly as possible.

10. Aircraft de-icing

10.1 General

At Düsseldorf Airport, the de-icing of aircraft takes place on defined de-icing pads. The de-icing of propeller aircraft also takes place on the de-icing pads with engines switched off. If required, a ground power unit will be available.