

8.4 Die Einrollgasse T wird zwischen TWY D1 und Vorfeld 6 durch eine Toranlage abgegrenzt. Die Toranlage hat eine Breite von 85 m und zwei weitere Standard-Öffnungsbreiten von 45 m und 67 m. Die Höhe der Toranlage beträgt 2,43 m AGL.

Luftfahrzeuge ab 65 m Spannweite (ab ICAO Code Letter F) werden auf Rollgasse T in beide Richtungen durch einen Kontrollwagen geführt und haben auf Rollgasse T und Vorfeld 6 mit Flächensicherung/Wingwalker zu rollen.

Luftfahrzeuge mit einer Spannweite weniger als 80 m (bis ICAO Code Letter F) dürfen das Tor mit eigener Kraft durchrollen. Luftfahrzeuge, die mit eigener Kraft in das Vorfeld 6 einrollen, werden nach Passieren des Tores durch eine Bodenmarkierung zum Halten aufgefordert. Die Triebwerke sind dort abzuschalten, das Luftfahrzeug wird anschließend zum Zielort geschleppt.

Luftfahrzeuge mit einer Spannweite ab 80m (größer als ICAO Code Letter F) müssen vor dem Tor anhalten und die Triebwerke abschalten. Sie werden anschließend mit Flächensicherung/Wingwalker durch das geöffnete Tor geschleppt.

Luftfahrzeuge, die das Vorfeld 6 in Richtung Einrollgasse T verlassen wollen, werden bis an die Torlinie geschleppt. Erst hier dürfen die Triebwerke gestartet werden.

Nach Anforderung und Erhalt einer Anlass-/ Rollfreigabe bei/durch HAMBURG GROUND darf das Rollen aus eigener Kraft gemäß Anweisung fortgesetzt werden.

8.5 Die Einrollgasse W ist nur für die Luftfahrzeuge mit einer Spannweite bis ausschließlich 24 m verfügbar. Die Einrollgasse V ist nur für Luftfahrzeuge mit einer maximalen Spannweite von 28,65 m, einer maximalen Länge von 30,30 m und einer Fahrwerksbreite von maximal 4,90 m (Global 5000 und vergleichbar) verfügbar.

Luftfahrzeuge dürfen bis zum markierten Freigabebalken (Intermediate Hold) auf Vorfeld 4 selbstständig rollen. Ab dem Haltebalken werden alle Luftfahrzeugbewegungen durch ein FHG Leitfahrzeug geführt. Haltebalken 1 ist gültig für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite ausschließlich 24 m und einer Länge von maximal 20 m (Falcon 900 und vergleichbar). Haltebalken 2 gilt für Luftfahrzeuge mit einer Spannweite von maximal 28,65 m und einer Länge von 30,30 m (Global 5000 und vergleichbar).

9. Allgemeine Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

9.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 der LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers der Flughafen Hamburg GmbH (FHG) zur Durchführung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO). Die Gültigkeit der Bestimmungen der FBO bleibt unberührt.

9.2 Benutzung der Vorfelder

Die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist nur mit Zustimmung der FHG-Vorfeldkontrolle zulässig und unterliegt deren Weisungen. Zustimmung zum Benutzen der Vorfelder erteilt die FHG-Vorfeldkontrolle über Funk oder Telefon sowie durch Einsatz von Leitfahrzeugen (Follow-me vehicles). Zustimmung für die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist stets vorher bei der FHG-Vorfeldkontrolle einzuholen. Die mit einer Zustimmung verbundenen Weisungen der FHG-Vorfeldkontrolle sind zu befolgen. Drehflügler werden durch ein Leitfahrzeug der FHG geführt.

9.3 Zuweisung von Flugzeugstandplätzen

9.3.1 Die FHG-Vorfeldkontrolle weist Flugzeugstandplätze für Luftfahrzeuge auf dem Vorfeld zu und führt diese Luftfahrzeuge über Funk und/oder mit Leitfahrzeugen zu den zugewiesenen Standplätzen.

9.3.2 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Standplätzen erfolgt auf den Außenpositionen durch Signale des Einweisers, auf den Pier-Positionen durch automatisches Andocksystem APIS oder Safegate.

Ankommende Luftfahrzeuge müssen direkt nach Erreichen der Position, wenn externe Versorgung verfügbar ist, die APU abstellen. An den Pier-Positionen erfolgt die Versorgung über die bereitgestellte Zentrale Infrastruktur für Klima und Strom. Auf den Remote-Positionen sollen mobile Geräte von den Bodenabfertigungsdienstleistern bereitgestellt und von den Luftfahrzeughaltern abgefordert werden.

Ein dunkle Luftfahrzeugbemalung am Bug des Luftfahrzeugs oder schlechte Sichtverhältnisse können das optische Andockführungssystem (VDGS) beeinträchtigen. Der Luftfahrzeugführer darf erst zur Parkposition rollen, wenn die endgültige Einrollinformation angezeigt wird ("distance to stop"). Das gleiche gilt, wenn auf der Anzeige "STOP" oder "WAIT" steht. Weitere Anweisungen müssen von der Vorfeldkontrolle eingeholt werden; Unterstützung durch einen Einwinker ist erforderlich.

Die APU muss während der gesamten Standzeit abgestellt bleiben.

Die APU darf erst 8 Minuten (Pier-Position) / 5 Minuten (Remote-Position) vor dem bestbekannten Zeitpunkt zum Verlassen der Position gestartet werden.

Ausnahmen vom Verbot der APU-Nutzung erteilt die zentrale Vorfeldkontrolle (HAMBURG APRON auf der Frequenz 121.705 oder 121.980 MHz).

8.4 Aircraft stand taxilane T has a gateway between TWY D1 and apron 6. The gateway is 85 m wide and has two additional standard opening widths of 45 m and 67 m. It has a height of 2.43 m AGL.

Aircraft with a wingspan of 65 m or more (from ICAO code letter F) will be guided by an escort vehicle on taxilane T in both directions. On taxilane T and apron 6, they must be towed in the presence of a wingwalker.

Aircraft with a wingspan of less than 80 m (up to ICAO code letter F) may taxi through the gateway under their own power. Aircraft taxiing onto apron 6 under their own power will be requested to stop by a ground marking after passing through the gateway. The engines shall be turned off there and the aircraft will then be towed to its destination.

Aircraft with a wingspan of 80 m or more (higher than ICAO code letter F) must wait in front of the gateway with the engines turned off. They will then be towed through the open gateway in the presence of a wingwalker.

Aircraft intending to leave apron 6 in the direction of aircraft stand taxilane T will be towed up to the gateway line. The engines may be turned on here and not earlier.

After requesting and receiving a start-up approval/taxi clearance from HAMBURG GROUND, aircraft may continue to taxi under their own power according to instructions.

8.5 Aircraft stand taxilane W is available only to aircraft with a wingspan of up to but not including 24 m. Aircraft stand taxilane V may only be used by aircraft with a maximum wingspan of 28.65 m, a maximum length of 30.30 m and a landing gear width of a maximum of 4.90 m (Global 5000 or similar).

Aircraft may taxi up to the marked stop bar (intermediate hold) on apron 4 without further guidance. From the stop bar on, all aircraft will be guided by an FHG follow-me vehicle. Stop bar 1 shall be used by aircraft of a wingspan of up to but not including 24 m and a maximum length of 20 m (Falcon 900 and similar). Stop bar 2 shall be used by aircraft of a maximum wingspan of 28.65 m and a maximum length of 30.30 m (Global 5000 and similar).

9. General rules for air traffic handling on the aprons

9.1 General

The following rules are instructions pursuant to sections 22 and 23 of the German Aviation Regulation (LuftVO). At the same time, they are instructions by the airport operator Flughafen Hamburg GmbH (FHG) with respect to the airport user regulation (FBO). The validity of the provisions of the airport user regulations (FBO) remains unaffected.

9.2 Use of the aprons

Aircraft are allowed to use the aprons only with the consent of FHG apron control and shall follow their instructions. Consent for the use of aprons is granted by FHG apron control over radiotelephony or telephone and by the guidance through follow-me vehicles. Before using the aprons, aircraft shall always obtain the consent of FHG apron control. Any instructions issued by FHG apron control in connection with the consent shall be observed. Rotorcraft will be guided by an FHG follow-me vehicle.

9.3 Allocation of aircraft stands

9.3.1 FHG apron control will allocate aircraft stands on the apron, and will guide aircraft via radiotelephony and/or with follow-me vehicles to the allocated aircraft stands.

9.3.2 At the remote stands, aircraft shall be parked following the signals given by the marshaller. At the pier positions, the aircraft parking and information system APIS or Safegate shall be used.

Aircraft shall shut down the APU directly after arriving at the aircraft stand, provided external power is available. At the pier positions, the central infrastructure for air conditioning and electricity shall be used. At remote stands, aircraft operators must request mobile devices from ground-handling service providers.

A dark aircraft livery on the nose of the aircraft or poor visibility can disturb the visual docking guidance system (VDGS). A pilot shall not proceed onto the parking position unless the final lead-in information (distance to stop) is displayed. The same applies in cases when the display shows "STOP" or "WAIT". Further instructions need to be obtained from apron control and assistance from a marshaller is needed.

The APU shall remain turned off for the whole time at the aircraft stand.

The APU may only be turned on eight minutes (pier position) / five minutes (remote stand) before the last possible time to leave the aircraft stand.

Exceptions from the prohibition on the use of the APU are issued by the central apron management service (HAMBURG APRON on frequency 121.705 or 121.980 MHz).