

**4.4.4** Die Luftfahrzeugführer werden von ihren Positionen in Richtung auf die jeweilige Startbahn bis zur Übergabe an die Flugplatzkontrollstelle geführt. Dabei kann eine zusätzliche Aufforderung zum Frequenzwechsel erforderlich werden, wenn die Rollstrecke durch mehrere Zuständigkeitsbereiche der Vorfeldkontrolle führt. Gegebenenfalls erfolgt die Führung zusätzlich durch Leitfahrzeuge.

**4.4.5** Vor Verlassen des Vorfeldes haben die Luftfahrzeugführer nach Anweisung der Vorfeldkontrolle unverzüglich Sprechfunkverbindung mit der Flugplatzkontrolle aufzunehmen.

Die Flugplatzkontrolle erteilt ggf. weitere Rollanweisungen, IFR-Streckenfreigaben (sofern noch nicht erteilt) und die Startfreigabe.

#### **4.4.6 Halteverfahren an Rollhalten vor Start- und Landebahnen**

Zu Zwecken der Rollführung werden am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main unter allen Wetterbedingungen rote Haltebalken genutzt. Diese flexible Nutzung der Haltebalken dient neben der Freihaltung der ILS Critical/Sensitive Areas insbesondere auch dem Einrollschutz (Vermeidung von Runway Incursions). Ein Rollhalt darf nur mit Erlaubnis der Flugplatzkontrolle gekreuzt werden.

Bei LVO Betrieb (CAT II/III Betrieb) werden die roten Haltebalken standardmäßig genutzt. Darüber hinaus können die roten Haltebalken auch unter besseren Wetterbedingungen (CAT I oder besser) zur Rollregelung genutzt werden. Auch für diese Nutzung gilt, dass die angeschalteten Haltebalken nur nach vorheriger ausdrücklicher Freigabe und nach dem Ausschalten durch den Lotsen überquert werden dürfen.

Luftfahrzeugführer werden gebeten, jeweils so dicht wie möglich am entsprechenden Rollhalt zu halten, um anderen Luftfahrzeugen das Vorbeirollen zu ermöglichen. Dies entlastet den Luftfahrzeugführer eines vorbeirollenden Luftfahrzeugs nicht aus der Verantwortung, den Sicherheitsabstand zum haltenden Luftfahrzeug sicherzustellen. (Siehe auch Punkt 6.4)

#### **4.5 Ankommende Luftfahrzeuge**

Ankommende Luftfahrzeuge haben nach Aufforderung durch die Flugplatzkontrolle unverzüglich unter Nennung des aktuellen Standortes, Sprechfunkverbindung mit der Vorfeldkontrolle aufzunehmen. Den Anweisungen der Vorfeldkontrolle ist Folge zu leisten. Im Bedarfsfall erfolgt die Einweisung zusätzlich durch Leitfahrzeuge. Die Luftfahrzeugführer sollen die „Nose-in“-Position mit Hilfe einer technischen Einrollhilfe A-VDGS (siehe Nfl I - 145/11) ansteuern.

Das Einrollen in den Zuständigkeitsbereich der Fraport AG (s. AD 2 EDDF 2-5) ist nur nach erteilter Erlaubnis der Vorfeldkontrolle gestattet.

#### **4.6 Rollen von Luftfahrzeugen auf dem Vorfeld**

Luftfahrzeuge dürfen nur dann ohne die Führung durch ein Leitfahrzeug auf dem Vorfeld gerollt werden, wenn während des gesamten Rollvorgangs ständige Sprechfunkverbindung mit der Vorfeldkontrolle aufrechterhalten werden kann. Setzt die Vorfeldkontrolle zur Führung eines rollenden Luftfahrzeugs ein Leitfahrzeug ein, hat der Luftfahrzeugführer dessen Signale zu beachten. Wünscht der Luftfahrzeugführer für einen Rollvorgang die Unterstützung durch ein Leitfahrzeug, kann er dieses bei der Vorfeldkontrolle anfordern.

**4.6.1** Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden. Beim Anrollen (insbesondere in Kurven) ist grundsätzlich auf eine möglichst synchrone Triebwerksleistung aller sich in Betrieb befindlichen Triebwerke zu achten.

**4.6.1.1** Um das Abfertigungspersonal vor Jetblast zu schützen und Beschädigungen zu vermeiden, dürfen Luftfahrzeuge, insbesondere in den Vorfeldhöfen und in der Nähe von Gebäuden, die Triebwerksleistung nicht wesentlich über die Leerlaufdrehzahl hinaus steigern.

Dies gilt insbesondere im Bereich der Drehpositionen A1, B10 und C2.

**4.6.1.2** Luftfahrzeuge, die aus der Position B10 abrollen und Helikopter, welche die Positionen H322 und H323 verlassen wollen, haben vor dem Anlassen der Triebwerke Sprechfunkverbindung mit der Vorfeldkontrolle aufzunehmen.

**4.6.1.3** Luftfahrzeuge der Typenreihen DC10, L101 und MD11 dürfen das Triebwerk Nr. 2 vor dem Zurückstoßen aus einer „Nose-in“-Position nur nach Absprache mit der Vorfeldkontrolle anlassen.

**4.6.1.4** Beim Einrollen in Positionen dürfen Luftfahrzeuge grundsätzlich nicht in der Kurve zwischen der Mittellinie der Vorfeldrollbahn oder Standplatzrollgasse und der Mittellinie der Position anhalten, um die weitere Anwendung von Anrollschub zu vermeiden.

**4.6.1.5** Kommt im Zuge eines im Absatz 4.6.1.4 beschriebenen Manövers ein Luftfahrzeug unbeabsichtigt zum Stehen, so hat der Luftfahrzeugführer vor der Erhöhung der Triebwerksleistung zum Weiterrollen die Vorfeldkontrolle zu unterrichten und deren weitere Weisungen abzuwarten.

**4.6.2** Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur auf und entlang der gelben, blauen und orangen Rollleitlinien gerollt werden. Abweichungen oder Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Leitlinien unter Führung eines Leitfahrzeugs nach den besonderen Weisungen der Vorfeldkontrolle möglich.

**4.6.3** Auf dem gesamten Vorfeld dürfen Rollvorgänge von Luftfahrzeugen, die nicht einem Start vorausgehen bzw. nach einer Landung erfolgen, nur mittels Flugzeugschleppern und nicht mit Triebwerksleistung durchgeführt werden.

**4.4.4** Pilots will be guided from their positions towards the RWY concerned until requested to contact the control tower. An additional change of frequency may become necessary if the taxiing route crosses several areas of responsibility. If necessary, guidance will be provided additionally by follow-me cars.

**4.4.5** Before leaving the apron, pilots shall establish radio contact with the control tower immediately upon instruction by apron control.

If necessary the control tower will give further taxiing instructions, IFR route clearances (unless already issued) and the clearance for take-off.

#### **4.4.6 Holding procedure at runway holding positions**

Frankfurt /Main Airport uses red stop bars for taxiing guidance purposes in all meteorological conditions. This flexible use of stop bars is to ensure that ILS critical/sensitive areas remain clear and it is also a runway incursion prevention measure. A holding point may only be crossed with the permission of the control tower.

In low visibility operations (LVO) (CAT II/III), the red stop bars are used by default. In addition, the red stop bars may also be used in better meteorological conditions (CAT I or better) for taxiing guidance. In this case, too, lighted stop bars may only be crossed after the controller has given an explicit clearance and switched the stop bars off.

Pilots are requested to stop and hold as close to the holding point as possible to enable other aircraft to taxi by. This does not relieve the taxiing pilots of their responsibility to ensure a safe distance from the holding aircraft. (See also item 6.4)

#### **4.5 Arriving aircraft**

Upon request by the control tower, arriving aircraft shall immediately establish radiotelephony communication with apron control, specifying their current position. Instructions from apron control shall be followed. If necessary, guidance will be provided additionally by follow-me cars. The pilots shall approach the nose-in position with the assistance of a docking guidance system A-VDGS (see Nfl I - 145/11).

Taxiing into the area of responsibility of Fraport AG (see AD 2 EDDF 2-5) without clearance by apron control is not permitted.

#### **4.6 Taxiing of aircraft on the apron**

Aircraft are permitted to taxi on the apron without guidance by a follow-me car only if permanent radiotelephony communication with apron control can be maintained during the entire taxiing manoeuvre. If apron control advises a follow-me car to guide a taxiing aircraft, the pilot shall adhere to its signals. If the pilot prefers guidance by a follow-me car for a taxiing manoeuvre, he may request one from apron control.

**4.6.1** Aircraft are permitted to taxi on the apron only at the indispensable minimum engine speed. As a rule, when taxiing (especially in turns), it shall be ensured that the engine power of all engines in operation is as synchronous as possible.

**4.6.1.1** To protect ground handling staff from jet blast and avoid damage, aircraft are not allowed to increase engine power significantly beyond idle speed, especially when taxiing within the apron cul-de-sacs or close to buildings.

This particularly applies to the area of turn positions A1, B10 and C2.

**4.6.1.2** Aircraft exiting from position B10 and helicopters wishing to leave positions H322 and H323 shall establish radio contact with apron control prior to starting up their engines.

**4.6.1.3** Aircraft types DC10, L101 and MD11 may only start engine no. 2 before pushing back from a nose-in aircraft stand upon agreement with apron control.

**4.6.1.4** When taxiing into aircraft stands, aircraft shall generally not stop in curves between the centrelines of apron taxiways or aircraft stand taxi lanes and the centrelines of aircraft stands so as to avoid the further appliance of break-away power.

**4.6.1.5** If in the course of a manoeuvre as described in para 4.6.1.4 an aircraft inadvertently comes to a stop, prior to increasing engine power again to continue, the pilot shall notify apron control and await further instructions.

**4.6.2** When taxiing on the apron, aircraft shall observe the yellow, blue and orange taxi guide lines. No deviations or short-cuts are permitted. In exceptional cases taxiing off the guide lines is permitted under guidance of a follow-me car on special instructions by apron control.

**4.6.3** On the whole of the apron, taxiing by aircraft which do not proceed a take-off and/or follow a landing may be conducted only with the aid of aircraft tractors and not with power output.