

EDHI AD 2.20 Local aerodrome regulations

1. Betriebsgenehmigung

Werk- und technische Überführungsflüge von Motorflugzeugen und Drehflüglern sowie Flüge in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb.

2. Gefahr von Aquaplaning auf dem Asphaltteil der RWY.

3. Alle IFR-Übungsanflüge, außer Test- und Serieneinflüge der Firma Airbus, bedürfen der vorherigen Abstimmung mit Bremen ACC (Tel.: +49 421 5372 141). Grundsätzlich ist diese Abstimmung unter Angabe des Programms am Ereignistag ab 0500 (0400) spätestens 2 Stunden, jedoch nicht früher als 4 Stunden vor Beginn dieser Übungsanflüge vorzunehmen. Lizenzprüfflüge können auch außerhalb der vorgenannten Zeiten abgestimmt werden.

Diese Abstimmung entbindet nicht von der Beachtung möglicher Regelungen aufgrund von Fluglärmschutzauflagen für den Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder.

Hinweis: Aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation kann es trotz erfolgter Abstimmung zu teilweisen oder ganzen Ablehnung des Trainingsprogramms kommen.

4. Im Endanflug 23 können Schiffe auf der Elbe kreuzen. Der Schiffverkehr wird durch das ATC-Personal Hamburg-Finkenwerder überwacht und eine entsprechende Stafflung hergestellt.

5. Allgemeine Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

5.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers in Ergänzung zur Benutzungsordnung (FBO) für den Sonderlandeplatz Hamburg-Finkenwerder. Die Gültigkeit der Bestimmungen der Benutzungsordnung bleibt unberührt.

5.2 Bodenfunkstelle

Auf den Vorfeldern 1 und 3 führt die Platzkontrollstelle mittels Funksprechverkehr, Rufzeichen FINKENWERDER TOWER, die gesamte Bewegungslenkung als Unterstützungsleistung für den Flughafenbetreiber durch. Auf dem Vorfeld 2 und der Kompensierscheibe führt Apron Control mittels Funksprechverkehr, Rufzeichen FINKENWERDER APRON, die gesamte Bewegungslenkung durch. Im Bedarfsfall stehen Leitfahrzeuge zur Verfügung.

5.3 Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen

5.3.1 Die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist nur mit Zustimmung der Platzkontrollstelle bzw. Vorfeldkontrolle zulässig und unterliegt deren Weisungen. Zustimmung zum Befahren der Vorfelder erteilt die Platzkontrollstelle (Vorfelder 1 und 3) bzw. Vorfeldkontrolle (Vorfeld 2) über Funk sowie durch Einsatz von Leitfahrzeugen. Zustimmung für die Benutzung der Vorfelder mit Luftfahrzeugen ist stets vorher bei der Platzkontrollstelle/Vorfeldkontrolle einzuholen. Die mit einer Zustimmung verbundenen Weisungen sind zu befolgen.

5.3.2 Die Vorfelder werden entsprechend des Charakters eines Werkflugplatzes auch als Arbeitsvorfeld benutzt, d.h. auf den Vorfeldern werden auch Vorbereitungsarbeiten für den Flugbetrieb durchgeführt.

5.4 Rollen von Luftfahrzeugen

5.4.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit FINKENWERDER TOWER (Vorfelder 1 und 3) bzw. FINKENWERDER APRON (Vorfeld 2) aufrecht erhalten. Angeordnete Frequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden. Setzt die Vorfeldkontrolle zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug ein, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung ein Leitfahrzeug bei der Vorfeldkontrolle anfordern.

5.4.2 "Nose-in" Flugzeugabstellplätze dürfen nur mit Schlepperhilfe (push-back) verlassen werden. Die Verwendung von Schubumkehr oder von Verstellpropellern zum Verlassen von Stellplätzen ist untersagt.

5.4.3 Luftfahrzeuge dürfen auf dem Vorfeld nur auf und entlang der gelben, blauen und orangefarbenen Rollleitlinien gerollt werden. Abweichungen oder Abkürzungen sind unzulässig. In Ausnahmefällen sind Rollbewegungen abseits der Rollleitlinien nur nach besonderer Weisung von FINKENWERDER TOWER bzw. FINKENWERDER APRON möglich.

5.4.4 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.

5.4.5 Kommt es im Zuge eines im Absatz 5.4.4 beschriebenen Manövers ein Luftfahrzeug unbeabsichtigt zum Stehen, so hat der Luftfahrzeugführer vor der Erhöhung der Triebwerksleistung zum Weiterrollen FINKENWERDER TOWER bzw. FINKENWERDER APRON zu unterrichten und deren Weisungen abzuwarten.

1. Approved for operations

Check and technical ferry flights by powered aeroplanes and rotorcraft as well as flights for business purposes.

2. Danger from aquaplaning on the asphalt part of the RWY.

3. All IFR practice approaches require prior coordination with Bremen ACC (Tel.: +49 421 5372 141), with the exception of Airbus test and serial flights. As a rule, this coordination shall take place on the day in question, from 0500 (0400), not later than 2 hours but not earlier than 4 hours prior to commencing these practice approaches. The relevant programme shall be indicated. Licence examination flights may be coordinated outside the above-mentioned times as well.

This coordination does not release the pilot from the obligation to observe any noise abatement regulations that may be applicable at Hamburg-Finkenwerder Special Airfield.

Note: Depending on the traffic situation, the training programme may be rejected in part or in total even if it has been coordinated earlier.

4. Ships may be crossing the river Elbe on final 23. Shipping will be monitored by the ATC staff at Hamburg-Finkenwerder and separation established accordingly.

5. General regulations for the handling of air traffic on the aprons

5.1 General

The following regulations are directives pursuant to §§ 22 and 23 LuftVO and also directions from the airport operator in addition to the airport regulations (FBO) for Hamburg-Finkenwerder Special Aerodrome. The validity of the airport regulations remains unaffected.

5.2 Aeronautical station

The aerodrome control tower will direct all traffic using radio communication, call sign FINKENWERDER TOWER, on aprons 1 and 3 as a support service for the airport operator. On apron 2 and the compass base, apron control will direct all traffic by means of radio communication, call sign FINKENWERDER APRON. If required, follow-me cars are available.

5.3 Aircraft using the aprons

5.3.1 Aircraft are only permitted to use the aprons with the consent of the aerodrome control tower and/or apron control and are subject to their instructions. Permission will be granted to taxi on the aprons by the aerodrome control tower (aprons 1 and 3) and/or apron control (apron 2) via radio and by the use of follow-me cars. Aircraft shall always obtain permission to use aprons from the aerodrome control tower or apron control. Any instructions issued together with the permission shall be complied with.

5.3.2 In keeping with the character of an aerodrome where construction work takes place, the aprons will also be used as working aprons, i.e. work in preparation for flight operations will also be carried out on the aprons.

5.4 Taxiing of aircraft

5.4.1 When taxiing, aircraft shall maintain permanent radio contact with FINKENWERDER TOWER (aprons 1 and 3) and/or FINKENWERDER APRON (apron 2). Instructions to change frequency shall be complied with immediately. If apron control employs a follow-me car to guide a taxiing aircraft, the pilot shall observe its signals. The pilot may request a follow-me car from apron control for support.

5.4.2 "Nose-in parking positions" may be left with "push-back" facility, only. The use of thrust reversal or variable pitch propellers to leave the parking positions is prohibited.

5.4.3 On the apron, aircraft may only taxi on or along the yellow, blue and orange taxi guide lines. Deviations or shortcuts are not permitted. In exceptional cases, taxiing off the taxi guide lines is only permitted after explicit instruction by FINKENWERDER TOWER or FINKENWERDER APRON.

5.4.4 When taxiing into positions, aircraft are, as a rule, not permitted to stop in the curve between the centreline of the apron taxiway or the aircraft stand taxiway and the centreline of the position in order to avoid continuing use of breakaway thrust.

5.4.5 If, in the course of a manoeuvre as described in section 5.4.4, an aircraft comes to an unintentional stop, the pilot shall notify FINKENWERDER TOWER or FINKENWERDER APRON and wait for instructions before increasing engine thrust to continue taxiing.