

EDDN AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name

**EDDN NUERNBERG**

EDDN AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative Data

1	ARP coordinates and site at AD	N 49 29 55.32 E 011 04 40.83 1320 m W of THR 28
2	Direction and distance from (city)	5 km (2.7 NM) N Nürnberg city centre
3	Elevation/Reference temperature	1046 ft / 23.7°C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN	Not AVBL
5	MAG VAR/Annual change	2.5° E (2016,01) / -
6	AD operator, address, telephone, telefax, telex, AFS	Flughafen Nürnberg GmbH Flughafenstraße 100, 90411 Nürnberg Tel.: +49 (0)911 937-00 (Information) +49 (0)911 937-1220 (Airport Duty Officer) +49 (0)911 937-1576 (GAT-General Aviation) +49 (0)911 937-1322 (Aviation Supervision Office) +49 (0)911 937-1219 (Aviation Supervision Office) Fax: +49 (0)911 937-1604 (Airport Duty Officer) +49 (0)911 937-1579 (GAT-General Aviation) SITA: NUEZZXH (Airport Duty Officer) NUEAPXH (OPS) NUEKOXH (OPS) NUEGAXH (GAT-General Aviation) AFTN: EDDNYDYX (Airport) e-mail: vvl@airport-nuernberg.de Internet: www.airport-nuernberg.de
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	Nil

EDDN AD 2.3 Operational Hours

1	AD operator	H24
2	Customs and immigration	H24
3	Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	AIS-C H24 (see GEN 3.1)
5	ATS Reporting Office (ARO)	AIS-C H24 (see GEN 3.1)
6	MET Briefing Office	See EDDN AD 2.11
7	ATS	H24
8	Fuelling	H24
9	Handling	H24
10	Security	H24 PPR for all flights with "Status High Risk" Tel.: +49 (0)911 937 1220 (Airport Duty Officer (24/7))
11	De-icing	H24
12	Remarks	Nil

**EDDN AD 2.4 Handling Services and Facilities**

1	Cargo-handling facilities	All modern facilities
2	Fuel/oil types	AVGAS 100 LL, Jet A1/ hydraulic oils, 80, D-80, D-100, Multigrade SAE 20 W-50
3	Fuelling facilities/capacity	AVGAS 100 LL: Various tank trucks Jet A1: Various tank trucks
4	De-icing facilities	See EDDN AD 2.20
5	Hangar space for visiting aircraft	O/R Hangars available as far as space is not used by stationed ACFT. Several Hangars under administration of maintenance repair services of FAI and Aero Dienst Nürnberg.
6	Repair facilities for visiting aircraft	O/R: Facilities of airlines and maintenance repair shop for aircraft of General Aviation
7	Remarks	Oxygen, demineralized water and de-icing fluid available. AVGAS 100LL only available daily between 0500 (0400) and 2100 (2000).

**EDDN AD 2.5 Passenger Facilities**

1	Hotels	Mövenpick, Tel.: +49 (0)911 35010
2	Restaurants	Available
3	Transportation	Subway, municipal bus, taxi
4	Medical facilities	First-aid, first-aid station
5	Bank and Post Office	Only bank available
6	Tourist Office	-
7	Remarks	Nil

**EDDN AD 2.6 Rescue and Fire Fighting Services**

1	AD category for fire fighting	9, no foaming of RWY
2	Rescue equipment	According to ICAO Annex 14 and VO (EU) 139/2014 EASA-Regulations.
3	Capability for removal of disabled aircraft	For aircraft up to type B737. When needed, the wreckage removal equipment suitable for large aircraft (all sizes) can be made available.
4	Remarks	Nil

**EDDN AD 2.7 Seasonal Availability – Clearing**

1	Types of clearing equipment	See seasonal snow plan
2	Clearance priorities	-
3	Remarks	Seasonal availability unrestricted

**EDDN AD 2.8 Aprons, Taxiways and Check Locations/Positions Data**

1	Apron surface and strength	APRON GAT (G1, G2, G2A, U1, U2): ASPH; PCN 20/F/B/X/T APRON (Pos. 40-44): CONC; PCN 73/R/B/W/T APRON (Pos. 81-86): ASPH; PCN 73/F/C/X/T MAIN APRON: CONC; PCN 73/R/B/W/T
2	Taxiway width, surface and strength	TWY M1, M2, M3, M4: 23 m; CONC; PCN 73/R/B/W/T TWY D: 23 m; ASPH; PCN 73/F/A/X/T TWY A, B, C, E, F: 22.5 m; ASPH; PCN 73/F/A/X/T TWY J: 22.5 m; ASPH; PCN 50/F/A/X/T TWY N4: 21 m; CONC; PCN 73/R/B/W/T TWY N2: 18 m; CONC; PCN 73/R/B/W/T TWY S4: 10.5 m; ASPH; PCN 73/F/B/X/T TWY S3, T2: 10.5 m; ASPH; PCN 20/F/B/X/T
3	Altimeter checkpoint location and elevation	THR 28: 1046 ft MSL, THR 10: 1022 ft MSL
4	VOR checkpoints	-
5	INS checkpoints	See Chart AD 2 EDDN 2-7
6	Remarks	Nil

**EDDN AD 2.9 Surface Movement Guidance and Control System and Markings**

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	-
2	RWY and TWY markings and LGT	White: THR marking, RWY designation, RWY centre line, touchdown zone, RWY side stripes, RWY edge. Yellow: TWY centre line, taxi holding position markings, taxiing guide lines (apron), TWY designations Red: apron safety lines
3	Stop bars	CAT II/III see Chart AD 2 EDDN 2-5
4	Remarks	RWY guard lights

**EDDN AD 2.10 Aerodrome Obstacles**

Refer to EDDN AD 2.24 Aerodrome Obstacle Chart (AOC)

**EDDN AD 2.11 Meteorological Information Provided**

1	Associated MET Office	Meteorological advisory center for aviation (MAC) South
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	MAC South 24 HR
4	Trend forecast Interval of issuance	TREND 30 MIN
5	Briefing/consultation provided	see No. 10 by phone
6	Flight documentation Language(s) used	Charts, abbreviated plain language text <sup>2)</sup> English, German
7	Charts and other information available for briefing or consultation	SWC, W/T charts, SIGMET, METAR/TAF en-route <sup>2)</sup>
8	Supplementary equipment available for providing information	-
9	ATS units provided with information	Nürnberg TWR
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Individual weather consultation: MAC South Tel.: 0900 10 77 22 5 <sup>1)</sup> <sup>1)</sup> Value-added service prices see GEN 3.5-13 <sup>2)</sup> Provided by: www.flugwetter.de

**EDDN AD 2.12 Runway Physical Characteristics**

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
10	98.59°	2700 x 45	73/F/A/X/T CONC+ASPH	N 49 30 01.982 E 011 03 33.012	THR 1022 ft
28	278.59°	2700 x 45	73/F/A/X/T CONC+ASPH	N 49 29 48.931 E 011 05 45.689	THR 1046 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
see AOC	-	60 x 150	2820 x 300	-	surface of RWY: 932 m CONC/1768 m ASPH
see AOC	-	60 x 150	2820 x 300	Available	surface of RWY: ASPH 1768 m/932 m CONC

**EDDN AD 2.13 Declared Distances**

RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
10	2700	2760	2700	2700	-
28	2700	2760	2700	2700	-

**EDDN AD 2.14 Approach and Runway Lighting**

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing colour, INTST	RWY edge LGT LEN Spacing, colour INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	W VRB LIH W LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 52.17 ft	-	-	Up to 2100 m: W VRB LIH; 2100 – 2700 m: Y VRB LIH/LIL W LIL.	R VRB LIH	-
28	R VRB LIH W VRB LIH W LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 55.35 ft	W VRB LIH	Up to 1800 m: W VRB LIH; 1800 – 2400 m: R/W VRB LIH; 2400 – 2700 m: R VRB LIH. 15 m spacing	Up to 2100 m: W VRB LIH; 2100 – 2700 m: Y VRB LIH/LIL W LIL.	R VRB LIH	-

**EDDN AD 2.15 Other Lighting, Secondary Power Supply**

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	High performance flashing light, white, on TWR; H24
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	See Chart AD 2 EDDN 2-5
3	TWY edge and centre line lighting	TWY edge lights of TWYs A, B, C, D, E, F, J: B LIL TWY Center line lights of TWYs A, B, C, D, E, F, J: Bi-directional
4	Secondary power supply/switch-over time	Permanent secondary power supply available.
5	Remarks	WDI lighted, THR 10/28 signalling lamp

**EDDN AD 2.16 Helicopter Landing Area**

1	Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	-
2	TLOF and/or FATO elevation m/ft	-
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF: H2: 21 x 21 m; CONC PCN 73 R/B/W/T; white TLOF: H1, H3, H4: 21 x 21 m; CONC PCN 73 R/B/W/T; white
4	True BRG of FATO	-
5	Declared distance available	-
6	APP and FATO lighting	-
7	Remarks	Nil

**EDDN AD 2.17 ATS Airspace**

1	Designation and lateral limits	CTR Nürnberg
2	Vertical limits	3500 ft MSL
3	Airspace classification	D
4	ATS unit call sign Language(s)	NUERNBERG TOWER English, German
5	Transition altitude	5000 ft MSL
6	Remarks	For detailed airspace description see ENR 2.1

**EDDN AD 2.18 ATS Communication Facilities**

Service designation	Call sign	Channel/ Frequency (MHZ)	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
		121.500 243.000	H24 H24	Emergency frequencies for all services
ATIS	NUERNBERG ATIS	123.080	0420 (0320) – 2250 (2150)	Designated operational coverage 60 NM, FL 200
APP	MUENCHEN RADAR	129.525	H24	
TWR	NUERNBERG TOWER	118.300	H24	
		378.350	H24	
	NUERNBERG GROUND	118.100	H24	

**EDDN AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids**

Type of aid MAG VAR Type of supported OPS VOR/ILS/MLS declination	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>Bayreuth</b> VOR (2° E/2012)	BAY	110.60 MHz	H24	N 49 59 06.54 E 011 38 12.06		Operational coverage sector 0°–360°: 40 NM, FL 250 The VOR may only be used for the radials in the published en-route, approach and departure procedures and is not permitted for area navigation.
<b>Erlangen</b> VOR/DME (2° E/2012)	ERL	114.90 MHz CH96x	H24	N 49 39 19.49 E 011 09 02.92	1830	Operational coverage sector 0°–360°: 60 NM, FL 500 DME unusable in sector 0°–360°: below <hr/> 0 – 10 NM 2900 ft MSL 10 – 20 NM 4100 ft MSL 20 – 30 NM 5500 ft MSL 30 – 40 NM 7000 ft MSL 40 – 50 NM 8700 ft MSL 50 – 60 NM 10500 ft MSL In addition, VOR/DME can be used for the published en-route, approach and departure procedures.

Type of aid MAG VAR Type of supported OPS VOR/ILS/MLS declination	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>Nuernberg</b> VOR/DME (2° E/2016)	NUB	115.75 MHz CH104y	H24	N 49 30 10.59 E 011 02 05.19	1036	Operational coverage sector 0°–360°: 40 NM, FL 500 The VOR may only be used for the radials in the published en-route, approach and departure procedures and is not permitted for area navigation. DME unusable in sector 0°–360°: below  0 – 10 NM                    2100 ft MSL 10 – 20 NM                  3400 ft MSL 20 – 30 NM                  4700 ft MSL 30 – 40 NM                  6300 ft MSL
<b>Nuernberg</b> ILS 10 (CAT I) LOC (3° E/2016)	INUE	109.55 MHz	H24	N 49 29 47.23 E 011 06 02.94		Usable: Up to 17 NM in the area 035°(L)/035°(R) in relation to RCL MIN interception altitude: 3900 ft MSL. From 17 NM to 25 NM in the area 010°(L)/ 010°(R) in relation to RCL MIN interception altitude: 3900 ft MSL. When RWY 10 is in use
GP	-	332.45 MHz	H24	N 49 30 06.16 E 011 03 50.30		When RWY 10 is in use
DME	INUE	CH32y (109.55 MHz *)	H24	N 49 30 05.91 E 011 03 52.90	1025	Usable: up to 17 NM in sector 35°(S) – 13°(N), in relation to the RCL up to 25 NM in sector 03°(S) – 03°(N), in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 3600 ft MSL * Ghost frequency
<b>Nuernberg</b> LOC 28Y (CAT NOCAT) LOC (3° E/2016)	INUY	111.75 MHz	H24	N 49 30 04.22 E 011 03 10.19		Due to potential interference of the frequency by commercial broadcasting stations, a MIN flight altitude of 1912 ft MSL shall be maintained within a distance of 7.8 NM to 8.0 NM from the LOC or 6.1 NM to 6.3 NM from the THR of RWY 28.
<b>Nuernberg</b> ILS 28 (CAT III) LOC (3° E/2018)	INUW	109.10 MHz	H24	N 49 30 03.79 E 011 03 14.60		Usable: Up to 17 NM in the area 035°(L)/022°(R) in relation to RCL MIN interception altitude: 3600 ft MSL. From 17 NM to 25 NM in the area 003°(L)/ 004°(R) in relation to RCL MIN interception altitude: 3600 ft MSL. When RWY 28 is in use
GP	-	331.40 MHz	H24	N 49 29 56.28 E 011 05 28.96		Only usable BTN 8°(S) and 3°(N) of RCL.
DME	INUW	CH28x (109.10 MHz *)	H24	N 49 29 56.26 E 011 05 28.95	1063	Usable: up to 17 NM in sector 35°(S) – 13°(N), in relation to the RCL up to 25 NM in sector 02°(S) – 03°(N), in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 3600 ft MSL * Ghost frequency

Type of aid MAG VAR Type of supported OPS VOR/ILS/MLS declination	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>Nuernberg</b> DME	NGD	CH78x (113.10 MHz *)	H24	N 49 30 04.15 E 011 04 48.55	1081	Operational coverage sector 0°–360°: 25 NM, 10000 ft MSL DME unusable in sector 080°–295°: below <hr/> 0 – 10 NM 2300 ft MSL 10 – 20 NM 4000 ft MSL 20 – 25 NM 4800 ft MSL DME unusable in sector 295°–080°: below <hr/> beyond 25 NM 10000 ft MSL * Ghost frequency
<b>Roethenbach</b> NDB	RTB	415.00 KHz	H24	N 49 28 57.68 E 011 15 10.30		Operational range sector 0°–360°: 10 NM

## EDDN AD 2.20 Local aerodrome regulations

### 1. Strahlflugzeuge ohne Lärmzertifizierung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3

1.1 Starts und Landungen sind zwischen 2000 (1900) und 0600 (0500) unzulässig.

1.2 Ausgenommen von den Beschränkungen nach Ziffer 1.1 sind Starts und Landungen bei Verspätungen im Linienverkehr und im Bedarfsluftverkehr bis 2100 (2000).

### 2. Strahlflugzeuge mit Lärmzertifizierung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Teil II Kapitel 3

2.1 Starts und Landungen sind zwischen 2100 (2000) und 0500 (0400) unzulässig.

2.2 Ausgenommen von den Beschränkungen nach Ziffer 2.1 sind:

– Starts und Landungen bei Verspätungen im Linienverkehr und im Bedarfsluftverkehr bis 2200 (2100).

– Starts und Landungen mit Flugzeugmustern, die in der jeweils geltenden Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowohl für startende als auch für landende Flugzeuge enthalten sind.

### 3. Propellerflugzeuge

3.1 Starts und Landungen sind zwischen 2100 (2000) und 0500 (0400) unzulässig.

3.2 Ausgenommen von den Beschränkungen nach Ziffer 3.1 sind Starts und Landungen

– bei Verspätungen im Linienverkehr und im Bedarfsluftverkehr bis 2200 (2100).

– von Propellerflugzeugen, die über eine Lärmzulassung nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3, Kapitel 5, Kapitel 6 oder Kapitel 10 verfügen.

### 4. Ausbildungs-, Übungs-, Test- und Abnahmeflüge

4.1 Starts, Landungen und Tiefanflüge von Strahlflugzeugen, die nach ICAO-Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3 lärmzertifiziert sind sowie von Propellerflugzeugen sind zulässig, sofern die Flüge nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften über den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer oder im Rahmen von Test- und Abnahmeflügen erforderlich sind und nicht durch nachfolgende Zeiten untersagt werden:

– Montag bis Samstag 2100 (2000) bis 0500 (0400)

– Samstag 1100 (1000) bis Montag 0500 (0400)

– sowie an gesetzlichen Feiertagen.

4.2 Unabhängig von der unter 4.1 genannten Regelung ist die vorherige Genehmigung (PPR) der Luftaufsicht am Flughafen Nürnberg (Tel.: +49 (0)911 937-1220) erforderlich für zwei und mehr aufeinanderfolgende An- und Abflüge auf dem Flughafen Nürnberg von Montag bis Freitag im Zeitraum 1100 (1000) bis 1300 (1200) sowie 1900 (1800) bis 2100 (2000).

4.3 Unabhängig von den unter 4.1 und 4.2 genannten Regelungen besteht eine Genehmigungspflicht für zwei und mehr aufeinanderfolgende IFR- und VFR-Nacht-An- und Abflüge auf dem Flughafen Nürnberg durch den DFS-Supervisor der Bezirkskontrollstelle München (Tel.: +49 (0)89 9780-331).

Bei VFR-Nacht-Platzrundenflügen ist die Genehmigung nicht beim DFS-Supervisor der Bezirkskontrollstelle München, sondern beim DFS-Tower Nürnberg (Tel.: +49 (0)911 36059-145) einzuholen.

4.4 Platzrundenflüge im Süden des Flughafens sind für Strahlflugzeuge und mehrmotorige Propellerflugzeuge über 5700 kg MTOW nicht gestattet.

4.5 Ausnahmen von den Beschränkungen gemäß Ziffer 4.1 sind durch die örtliche Luftaufsicht in begründeten Fällen möglich.

4.6 Platzrundenanflüge zu Übungszwecken sind nicht gestattet. Andere Anflüge, bei denen der Luftfahrzeugführer nach Sicht navigiert, sind hiervon nicht betroffen.

### 5. Ausweichflüge

Starts und Landungen von Luftfahrzeugen zwischen 2100 (2000) und 0500 (0400), die nicht nach bzw. von Nürnberg geplant waren und die nur wegen der für andere Flughäfen geltenden Nachtflugbeschränkungen oder wegen Flugbeschränkungen in bestimmten Lufträumen auf dem Flughafen Nürnberg durchgeführt werden sollen, sind nicht zulässig.

### 6. Ausnahmen

Von den Beschränkungen gemäß Ziffer 1 bis 5 sind ausgenommen:

6.1 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen Nürnberg nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen anfliegen.

### 1. Jet aeroplanes without noise certification according to ICAO Annex 16, Volume 1, Part II, Chapter 3

1.1 Take-offs and landings are not permitted between 2000 (1900) and 0600 (0500).

1.2 Take-offs and landings are exempt from the restrictions according to 1.1 in case of delays in scheduled and non-scheduled air services up to 2100 (2000).

### 2. Jet aeroplanes with noise certification according to ICAO Annex 16, Volume 1, Part II, Chapter 3

2.1 Take-offs and landings are not permitted between 2100 (2000) and 0500 (0400).

2.2 The following are exempt from the restrictions according to 2.1:

– Take-offs and landings in case of delays in scheduled and non-scheduled air services up to 2200 (2100).

– Take-offs and landings of aircraft types included in the applicable bonus list published by the „Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur“ (BMVI) for departing as well as for landing aeroplanes.

### 3. Propeller-driven aeroplanes

3.1 Take-offs and landings are not permitted between 2100 (2000) and 0500 (0400).

3.2 Take-offs and landings are exempt from the restrictions according to 3.1

– in the case of delays in scheduled and non-scheduled air services up to 2200 (2100).

– in the case of propeller-driven aeroplanes with noise certification according to ICAO Annex 16, Volume 1, Part II, Chapters 3, 5, 6 or 10.

### 4. Training, practice, test and acceptance flights

4.1 Take-offs, landings and low approaches of jet aeroplanes with noise certification according to ICAO Annex 16, Volume 1, Part II, Chapter 3, as well as of propeller-driven aeroplanes, are permitted provided that the flights are necessary to obtain, prolong or renew a pilot licence or rating or within the framework of test and acceptance flights in accordance with air traffic regulations and as long as they are not prohibited during the following times:

– Monday to Saturday 2100 (2000) until 0500 (0400)

– Saturday 1100 (1000) until Monday 0500 (0400)

– as well as on public holidays.

4.2 Irrespective of the regulation described in 4.1, prior permission (PPR) from the aviation supervision office at Nürnberg Airport (Tel.: +49 (0)911 937-1220) is required for two or more successive approaches and departures at Nürnberg Airport from Monday to Friday from 1100 (1000) until 1300 (1200) as well as from 1900 (1800) until 2100 (2000).

4.3 Irrespective of the regulations described in 4.1 and 4.2, two or more successive IFR and VFR night approaches and departures at Nürnberg Airport are subject to permission from the DFS supervisor of the Munich area control centre (Tel.: +49 (0)89 9780-331).

In the case of VFR traffic circuit flights at night, permission shall be obtained from the DFS control tower in Nürnberg (Tel.: +49 (0)911 36059-145) and not from the DFS supervisor of the Munich area control centre.

4.4 Jet aeroplanes and multi-engine propeller-driven aeroplanes of more than 5700 kg MTOW are not permitted to fly the traffic circuit south of the airport.

4.5 Exemptions from the restrictions in 4.1 may be granted by the local aviation supervision office in justified cases.

4.6 Circuit approaches for training purposes are not permitted. This does not affect other visual approaches.

### 5. Deviated flights

Between 2100 (2000) and 0500 (0400), Nürnberg Airport may not be used for unplanned take-offs and landings due to night flying restrictions that are in place at other airports or flight restrictions in specific airspaces.

### 6. Exemptions

The following are exempt from the restrictions in items 1 to 5:

6.1 Landings of aircraft provably using Nürnberg Airport as alternate airport for meteorological, technical or other safety reasons.

**6.2** Starts und Landungen im Katastrophen- und medizinischen Hilfeleistungseinsatz sowie in sonstigen Notfällen.

**6.2** Take-offs and landings of aircraft on disaster missions rendering medical assistance, or in other emergency cases.

### 7. Schubumkehr

Bei Landungen in der Zeit von 2100 (2000) und 0500 (0400) darf Schubumkehr nur in dem Umfang angewendet werden, wie dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung der Triebwerkshebel im Luftfahrzeug auf "Leerlauf-Schubumkehr" wird von dieser Regelung nicht erfasst.

### 7. Reverse thrust

For landings between 2100 (2000) and 0500 (0400), reverse thrust shall only be used to the extent necessary for safety reasons. The position of the thrust levers in the aircraft on "idle reverse thrust" is not covered by this regulation.

### 8. Triebwerksstandläufe

Standläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen nur in der vom Verkehrsleiter vom Dienst der FNG (Tel: +49 (0)911 937-1220), bzw. der DFS Platzkontrollstelle, festgelegten Reihenfolge vorgenommen werden.

### 8. Engine ground run-ups

Engine run-ups of aircraft may only be made in the sequence determined by the FNG operations duty officer (telephone: +49 (0)911 937-1220) or the DFS aerodrome control tower.

Standläufe der Triebwerke von Luftfahrzeugen dürfen grundsätzlich nicht an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen (s. GEN 2.1) sowie an Wochentagen in der Zeit von 2100 (2000) bis 0500 (0400) durchgeführt werden. Ausnahmegenehmigungen können in begründeten Fällen durch den Verkehrsleiter vom Dienst der FNG erteilt werden.

Engine ground run-ups are generally not permitted on SUN and HOL (see GEN 2.1) as well as from MON to SAT between 2100 (2000) until 0500 (0400). Exemptions may be granted by the FNG duty officer airport operation in justified cases.

### 9. Segelflugbetrieb

Die vorherige Genehmigung der Luftaufsicht am Flughafen Nürnberg ist für Segelflugbetrieb erforderlich.

### 9. Glider flying

Glider flying requires the prior permission of the aviation supervision office at Nürnberg Airport.

### 10. Ausnahmegenehmigung durch die Luftfahrtbehörden

Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr oder nach dessen näherer Bestimmung die Luftaufsichtsstelle am Flughafen Nürnberg in begründeten Einzelfällen Ausnahmen zulassen, insbesondere dann, wenn dies zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich ist.

### 10. Exemptions by the aeronautical authorities

In deviation from the above regulations, the „Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr“ or, upon its instruction, the aviation supervision office at Nürnberg Airport may grant exemptions in justified individual cases, especially if this is necessary to avoid considerable disturbance to air traffic, or in cases of special public interest.

11. Die Grasflächen sind grundsätzlich für alle Flugbewegungen ungeeignet.

11. The grass areas are generally unsuitable for any aircraft movements.

### 12. Nutzung Rollbahn F für Start und Landung

Nach vorheriger Freigabe durch die DFS Platzkontrollstelle kann die Rollbahn F von Hubschraubern bis zu einem max. Rotordurchmesser von 20 m für Starts und Landungen Richtung "10" bzw. "28" genutzt werden.

### 12. Use of taxiway F for take-off and landing

After prior clearance from DFS aerodrome control, helicopters up to a maximum rotor diameter of 20 m may use taxiway F for take-offs and landings in directions 10 and 28.

### 13. Rollvorgänge von Luftfahrzeugen der ICAO Code Letter D, E und F auf Rollbahnen und Rollgassen

Alle Luftfahrzeuge der ICAO Code Letter D (mit Breite Hauptfahrwerk größer/gleich 9 m), E und F werden zwischen Piste, bzw. Rollhalteorten und Abstellpositionen durch ein Leitfahrzeug geführt. Luftfahrzeuge ICAO Code Letter D mit Breite Hauptfahrwerk kleiner 9m werden zwischen den Rollbahneinmündungen Vorfeld und den Abstellpositionen durch ein Leitfahrzeug geführt. Die detaillierten Anweisungen werden im Rahmen der Rollfreigabe durch die DFS-Platzkontrollstelle erteilt.

### 13. Taxiing of aircraft of ICAO code letter D, E and F on taxiways and taxilanes

All aircraft of ICAO code letter D (with a main undercarriage width greater than/equal to 9 m), E and F will be guided by a follow-me vehicle between runway, holding positions and parking positions. Aircraft of ICAO code letter D with a main undercarriage width of less than 9 m will be guided by a follow-me vehicle between the taxiway junctions to the apron and the parking positions. DFS aerodrome control will provide detailed instructions when issuing the taxi clearance.

### 14. Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

#### 14.1 Allgemeines

Die folgenden Regeln sind Anweisungen im Sinne der §§ 22 und 23 der LuftVO. Sie sind gleichfalls Weisungen des Flughafenunternehmers, der Flughafen Nürnberg GmbH (FNG), zur Durchführung der Flughafenbenutzungsordnung (FBO).

### 14. Regulations for the handling of air traffic on the aprons

#### 14.1 General

The following rules are instructions pursuant to Articles (§) 22 and 23 of the German Aviation Regulation (LuftVO). They are also instructions by the aerodrome operator, Flughafen Nürnberg GmbH (FNG), for carrying out the airport user regulations (Flughafenbenutzungsordnung FBO).

Die Gültigkeit der Bestimmungen der FBO bleibt unberührt.

The validity of the regulations of the FBO remains unaffected.

Luftfahrzeuge dürfen auf den Vorfeldern nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke bewegt werden.

On the aprons, aircraft may taxi only at the absolute minimum speed.

#### 14.2 Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

Die Benutzung der Vorfelder, Zuweisung von Flugzeugstandplätzen sowie das Rollen und Schleppen von Luftfahrzeugen unterliegt der Genehmigungspflicht des Flughafenbetreibers und den Weisungen des vom Flughafenbetreiber mit der Durchführung der Vorfeldkontrolle Beauftragten gemäß den gültigen Bestimmungen der Flughafenbenutzungsordnung (FBO).

#### 14.2 Handling of air traffic on the aprons

Use of the aprons, assignment of aircraft stands as well as taxiing and towing of aircraft are subject to permission by the airport operator and to instructions of the unit authorised by the airport operator to conduct apron control in accordance with the valid provisions of the FBO.

14.3 Die Vorfeldkontrolle wird im Auftrag der FNG von der DFS Platzkontrollstelle durchgeführt.

14.3 Apron control is provided by DFS aerodrome control on behalf of FNG.

14.4 Das Einrollen von Luftfahrzeugen auf eine Parkposition darf erst dann erfolgen, wenn ein Einweiser/Marshaller auf dieser Position zur Verfügung steht und die entsprechenden Handzeichen dazu signalisiert. Erfolgt dies nicht, bzw. ist kein Einweiser/Marshaller auf dieser Position vorhanden, hat das Luftfahrzeug zu halten, bis eine entsprechende Anweisung erfolgt.

14.4 Aircraft may only enter an aircraft stand when the marshaller is present on this position and gives the required hand signals. If no signal is given or if there is no marshaller at this position, the aircraft shall stop and wait until the required instruction is given.

14.5 Auf den Hauptvorfeldern sowie den Vorfeldern der Allgemeinen Luftfahrt haben Luftfahrzeuge die Anweisungen der Vorfeldkontrolle, bzw. des eingesetzten Leitfahrzeuges zu befolgen. Nach vorheriger Freigabe durch die DFS Platzkontrollstelle stehen die Rollgassen (M1, M2, M3, M4, J, N2 und N4) für Luftfahrzeuge bis zur Größe ICAO Code Letter C zum Rollen ohne Leitfahrzeug zur Verfügung, alle Luftfahrzeuge der ICAO Code Letter D, E und F werden durch ein Leitfahrzeug gelotst.

14.5 On the main aprons and on the general aviation aprons, pilots shall follow the instructions of apron control and/or the follow-me vehicle. After previous clearance by DFS aerodrome control, the taxilanes (M1, M2, M3, M4, J, N2 and N4) will be available for aircraft up to ICAO code letter C for taxiing without follow-me vehicle. All aircraft of ICAO code letter D, E and F will be guided by a follow-me vehicle.

Auf allen Rollgassen in den Vorfeldbereichen der Allgemeinen Luftfahrt (S3, S4 und T2) können Luftfahrzeuge bis ICAO Code Letter B rollen, es werden ausnahmslos alle Rollvorgänge von ankommenden Luftfahrzeugen durch ein Leitfahrzeug geführt. Steht kein Leitfahrzeug zur Verfügung, haben die ankommenden Luftfahrzeuge am Entry GAT auf ein Leitfahrzeug zu warten.

Ankommende Luftfahrzeuge bis zu ICAO Code Letter B, die im Bereich der Abstellpositionen 81 - 86 und der Abstellfläche U1/U2 abgestellt werden, haben Rollbahn J und Rollgasse S4 zu nutzen. Ab dem Entry GAT erfolgt die Führung durch ein Leitfahrzeug.

Ankommende Luftfahrzeuge der ICAO Code Letter C mit einer Wingspan bis zu 29 m, die auf den Abstellpositionen 82, 84 und 86 abgestellt werden, haben Rollbahn J und Rollgasse M4 zu nutzen.

Abrollvorgänge von Luftfahrzeugen bis zu ICAO Code Letter B von den Abstellpositionen 81 - 86 erfolgen bei Standardabstellung (facing north) aus eigener Kraft Richtung Nord zur Rollgasse M4, Abrollvorgänge von Luftfahrzeugen des ICAO Code Letter C erfolgen bei Abstellung facing south mittels Zurückstoßverfahren zur Rollgasse M4.

#### 14.6 Roll- bzw. Schwebebewegungen von Hubschraubern

Rollbewegungen von Hubschraubern mit Fahrwerk haben entsprechend der jeweiligen Rollfreigabe der DFS Platzkontrollstelle zu erfolgen.

Schwebebewegungen von Hubschraubern sind grundsätzlich auf allen Vorfeldflächen und Rollgassen mit folgenden Ausnahmen untersagt: Schwebebewegungen von/zu den Hubschrauberabstellflächen H1 - H3 können wahlweise über Rollbahn J, Rollbahn J und M3 oder die Schwebetrasse erfolgen. Schwebebewegungen von/zu der Hubschrauberabstellfläche H4 können nur über Rollbahn F und Rollgasse M2 erfolgen.

#### 14.7 Hubschrauberabstellflächen

Aufgrund der räumlichen Nähe der Hubschrauberabstellflächen zueinander ist folgendes zu beachten:

- Schwebebewegungen von/zu den Hubschrauberabstellflächen H1 - H3 im Abstellflächenbereich können jeweils nur von einem Hubschrauber durchgeführt werden.

Darüber hinaus ist zu beachten, dass Schwebebewegungen von/zu:

- der Hubschrauberabstellfläche H1 direkt Richtung M3 sowie von/zu der Schwebetrasse,
- der Hubschrauberabstellfläche H2 direkt Richtung M3 sowie von/zu der Schwebetrasse,
- der Hubschrauberabstellfläche H3 direkt Richtung M3, bzw in nordwestlicher Richtung zu Rollbahn J, sowie von/zu der Schwebetrasse,
- der Hubschrauberabstellfläche H4 direkt Richtung M2 von/zu Rollbahn F stattfinden können.

Triebwerksanlass- und -abstellvorgänge von Hubschraubern können gleichzeitig auf den Hubschrauberabstellflächen H1 und H3 stattfinden. Auf Hubschrauberabstellfläche H2 können Triebwerksanlass- und abstellvorgänge nur dann stattfinden, wenn auf den Hubschrauberabstellflächen H1 und H3 keine Triebwerksanlass- und abstellvorgänge stattfinden. Triebwerksanlass- und abstellvorgänge auf Hubschrauberabstellfläche H4 können unabhängig durchgeführt werden.

#### 14.8 Nicht markierte Standflächen

Zugewiesene Flugzeugstandplätze können auch nicht markierte Standflächen sein.

#### 14.9 Zurückstoßverfahren

Luftfahrzeuge dürfen bei "Nose-In" Abstellung (siehe AD 2 EDDN 2-7) die Abstellposition nur im Zurückstoßverfahren verlassen.

Die Verwendung von Schubumkehr ist untersagt.

Die Verwendung von Verstellpropellern (Power-back) zum Verlassen der Abstellposition ist genehmigungspflichtig. Die Genehmigung wird von der DFS Platzkontrollstelle nach Rücksprache mit dem Verkehrsleiter vom Dienst der FNG erteilt.

Zurückstoßvorgänge bedürfen der vorherigen Freigabe durch die DFS Platzkontrollstelle. Die Freigabe ist durch den Luftfahrzeugführer auf der Frequenz 118.100 MHz einzuholen und anschließend durch den Luftfahrzeugführer an den Fahrer des Push-Back Fahrzeuges weiterzuleiten. Unmittelbar vor der Einleitung des Push-Back Vorganges hat der Fahrer des Push Back Fahrzeuges die rote Rundumleuchte auf dem eingesetzten Push-Back Fahrzeug in Betrieb zu nehmen und nach Beendigung wieder auszuschalten.

#### 14.10 Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeughalter haben Vorkehrungen zu treffen, um im Falle einer Bewegungsunfähigkeit das Luftfahrzeug schnellstmöglich von der Bewegungsfläche zu entfernen. Näheres wird in der FBO geregelt.

#### 14.11 Flugzeugschleppbetrieb

Schleppvorgänge werden grundsätzlich ohne Leitfahrzeug durchgeführt. Leitfahrzeuge können jedoch beim Verkehrsleiter vom Dienst der FNG unter Tel.: +49 (0)911 937-1220 angefordert werden.

Aircraft up to ICAO code letter B may taxi on all taxilanes on the general aviation aprons (S3, S4 and T2). All taxi processes of arriving aircraft, without exception, will be guided by a follow-me vehicle. If no follow-me vehicle is available, arriving aircraft shall wait for one to arrive at Entry GAT.

Arriving aircraft of ICAO code letter B which will be parked on aircraft stands 81 - 86 and parking area U1/U2 shall use taxiway J and taxilane S4. From Entry GAT, they will be escorted by a follow-me vehicle.

Arriving aircraft of ICAO code letter C with a wingspan of up to 29 m which will be parked on aircraft stands 82, 84 and 86 shall use taxiway J and taxilane M4.

Aircraft up to ICAO code letter B which are parked in the standard position (facing north) shall taxi off from aircraft stands 81 - 86 to the north to taxilane M4 under their own power. When parked facing south, aircraft of ICAO code letter C shall taxi off to taxilane M4 by means of a push-back procedure.

#### 14.6 Taxiing and air-taxiing by helicopters

Helicopters with landing gear shall follow the taxi clearance issued by DFS aerodrome control.

As a rule, air-taxiing by helicopters is prohibited on all aprons and taxilanes with the following exceptions: Helicopters may air-taxi from/to helicopter stands H1 - H3 either via taxiway J, taxiway J and taxilane M3 or the air-taxi-route. Helicopters may air-taxi from/to helicopter stand H4 only via taxiway F and taxilane M2.

#### 14.7 Helicopter stands

Due to the proximity between the helicopter stands, the following shall be observed:

- air-taxiing from/to helicopter stands H1 - H3 in the parking area may be conducted by only one helicopter.

In addition, it shall be observed that air-taxiing may take place from/to:

- helicopter stand H1 directly towards M3 as well as from/to the air-taxi-route,
- helicopter stand H2 directly towards M3 as well as from/to the air-taxi-route,
- helicopter stand H3 directly towards M3 and/or to the northwest to taxiway J as well as from/to the air-taxi-route,
- helicopter stand H4 directly towards M2 from/to taxiway F.

Helicopter engines may be turned on and off at helicopter stands H1 and H3 simultaneously. At helicopter stand H2, helicopter engines may be turned on and off only if this does not happen simultaneously at helicopter stands H1 and H3. At helicopter stand H4, helicopter engines may be turned on and off independently.

#### 14.8 Unmarked parking areas

Unmarked parking areas may also be assigned as aircraft stands.

#### 14.9 Push-back procedures

Aircraft parked in a "nose-in" position (see AD 2 EDDN 2-7) may leave the aircraft stands only by using a push-back procedure.

The use of reverse thrust is prohibited.

The use of power-back to leave the aircraft stand is subject to permission. Permission is given by DFS aerodrome control after coordination with the FNG duty officer airport operation.

Push-back manoeuvres require prior clearance by DFS aerodrome control. The pilot shall obtain the clearance on frequency 118.100 MHz and pass it on to the driver of the push-back vehicle. Immediately prior to initiating the push-back procedure, the driver of the push-back vehicle shall switch on the red omnidirectional light on the push-back vehicle and turn it off again upon completion of this process.

#### 14.10 Disabled aircraft

Aircraft operators shall make arrangements to remove disabled aircraft from the movement area as quickly as possible. Further details are set out in the FBO.

#### 14.11 Aircraft towing

Towing will normally be carried out without a follow-me car. Follow-me cars may, however, be requested from the FNG duty officer airport operation, Tel.: +49 (0)911 937-1220.

Weist der Verkehrsleiter vom Dienst der FNG aus betrieblichen oder sicherheitsbedingten Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeuges an, so hat der Luftfahrzeughalter unverzüglich dieser Weisung zu entsprechen und das zur Durchführung des Schleppvorgangs erforderliche Personal und die erforderliche Ausrüstung bereitzustellen.

Alle zum Flugzeugschleppbetrieb eingesetzte Flugzeugschlepper müssen mindestens mit FNG-Betriebsfunk Kanal 1, einer roten Rundumleuchte und stangenlose Schlepper mit einer zusätzlichen weißen Blitzleuchte ausgerüstet sein.

Bei Schleppvorgängen während vorherrschender Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen sind grundsätzlich während des Schleppvorgangs die Positionslampen des geschleppten LFZ einzuschalten. Ist dies nicht möglich, so ist eine vergleichbare Erkennbarkeit sicherzustellen (z. B.: weiße Blitzleuchte am Schleppfahrzeug).

Luftfahrzeuge dürfen nur nach vorheriger Koordination mit dem Verkehrsleiter vom Dienst der FNG und nach dem vorherigen Einholen einer Schleppfreigabe durch die DFS Platzkontrollstelle auf der Frequenz 118.100 MHz oder FNG-Betriebsfunk, Kanal 1 geschleppt werden.

Die Koordination hat mit dem Verkehrsleiter vom Dienst der FNG unter der Tel.: +49 (0)911 937-1220 unter Nennung folgender Angaben zu erfolgen:

- Luftfahrzeugkennung
- geplante Positionsveränderung
- voraussichtlicher Schleppzeitpunkt.

## 15. Enteisung von Luftfahrzeugen

### 15.1 Allgemeines

Die Enteisung von Luftfahrzeugen wird am Flughafen Nürnberg in Zusammenarbeit von AirPart GmbH, Lufthansa Technik AG und Flughafen Nürnberg GmbH durchgeführt und ist grundsätzlich auf allen Abstellpositionen der Hauptvorfelder sowie auf Teillflächen des Vorfeldes der Allgemeinen Luftfahrt möglich.

Eine Ausnahme dazu ist das Enteisen von Luftfahrzeugen auf Abstellpositionen, die von Passagieren zu Fuß genutzt werden (Walk-Positionen). Auf diesen Positionen ist das Enteisen von Luftfahrzeugen grundsätzlich untersagt.

Die Koordination der Enteisungsvorgänge erfolgt durch die Verkehrsleitung der FNG. Die Verkehrsleitung ist mindestens 25 Minuten vor dem gewünschten Beginn des Enteisungsvorgangs vom zuständigen Abfertigungsagenten über die Enteisungsanforderung telefonisch (Tel.: +49 (0)911 937-1583) zu verständigen.

Folgende Enteisungsmittel werden verwendet:

- Type I: Clariant Safewing MP I 1938 ECO, Mix: 55/45%
- Type II: Clariant Safewing MP II Flight, 100%

### 15.2 Anmeldung zur Enteisung

Die Anmeldung zur Enteisung erfolgt durch die Luftfahrzeugbesatzung zum frühesten möglichen Zeitpunkt bei:

- Headloader/Rampagent
- Operations des Abfertigungsagenten über dessen Company Frequenz

(siehe 15.3)

Die Weiterleitung der Enteisungsanforderung erfolgt durch oben genannten Stellen mittels Betriebsfunk oder Telefon an die Koordinationsstelle Verkehrsleitung. Hier erfolgt die Festlegung der Enteisungsreihenfolge unter Berücksichtigung bekannter Priorisierungen wie: STS (z. B. STS/HOSP), Slot, EOBT, etc..

### 15.3 Meldung: "Fertig zur Enteisung"

Die Meldung an die Verkehrsleitung erfolgt prinzipiell durch Headloader/Rampagent über Betriebsfunk oder Telefon sobald die Beendigung des Abfertigungsprozesses unmittelbar bevorsteht, spätestens jedoch, wenn alle Abfertigungsgeräte abgezogen sind. Die Luftfahrzeugbesatzung wird hierüber durch Headloader/Rampagent in Kenntnis gesetzt und wird dazu aufgefordert, auf die Frequenz von NUERNBERG DE-ICING (121.800 MHz) zu wechseln und auf die Kontaktaufnahme durch den Korbmann des jeweiligen Enteisungsfahrzeuges zu warten.

Etwaige Rückfragen zu Sequenz oder voraussichtlichem Enteisungszeitpunkt können auf dieser Frequenz nicht beantwortet werden, da diese dem Korbmann nicht bekannt sind. Diese Informationen können von der Luftfahrzeugbesatzung bei Bedarf über die jeweilige Company Frequenz des entsprechenden Abfertigungsagenten abgefragt werden.

AirPart: 131.650 MHz

General Aviation: 131.425 MHz

### 15.4 Koordination

Unter Berücksichtigung der unter 15.2 genannten Priorisierungen disponiert die Verkehrsleitung die Enteisungsfahrzeuge. Der jeweils nächste anstehende Auftrag wird dem Fahrer des Enteisungsfahrzeuges über Betriebsfunk übermittelt.

If the FNG duty officer airport operation orders the towing of an aircraft for operational or safety reasons, the aircraft operator shall comply with this order immediately and provide the personnel and equipment necessary to conduct the towing operation.

All aircraft tractors used for aircraft towing must, at least, be equipped with FNG mobile radio channel 1 and a red omnidirectional light. Towbarless tractors must additionally be equipped with a white flashing light.

For towing operations in prevailing darkness or low visibility, the position lights of the towed aircraft must generally be switched on. If this is impossible, comparable conspicuity must be ensured (e.g. white flashing light on the towing vehicle).

Aircraft may be towed only after previous coordination with the FNG duty officer airport operation and after obtaining a towing clearance from DFS aerodrome control, frequency 118.100 MHz or FNG mobile radio channel 1.

Coordination shall be made with the FNG duty officer airport operation, Tel.: +49 (0)911 937-1220 stating the following information:

- aircraft identification
- planned change of position
- intended towing time.

## 15. Aircraft de-icing

### 15.1 General

Aircraft de-icing at Nürnberg Airport is conducted in cooperation with AirPart GmbH, Lufthansa Technik AG and Nürnberg Airport GmbH and is possible on all aircraft stands of the main aprons as well as on parts of the general aviation apron.

An exception to this is aircraft de-icing on aircraft stands which are used by passengers (walk positions). De-icing on these positions is generally prohibited.

The FNG duty officer airport operation is responsible for coordinating de-icing procedures. He shall be informed of the de-icing request by the responsible handling agent by telephone (Tel.: +49 (0)911 937-1583) no later than 25 minutes prior to the requested start of the de-icing procedure.

The following de-icing agents will be used:

- Type I: Clariant Safewing MP I 1938 ECO, Mix: 55/45%
- Type II: Clariant Safewing MP II Flight, 100%

### 15.2 Registration for de-icing

The aircraft crew shall register for de-icing as early as possible with the

- head loader/ramp agent
- operations department of the handling agent via the company frequency (see 15.3)

The de-icing request will be passed on by the above units to the duty officer airport operation by mobile radio or telephone. The duty officer airport operation will determine the de-icing sequence, taking into consideration known priorities such as STS (e.g. STS/HOSP), slot, EOBT, etc.

### 15.3 Reporting: "Ready for de-icing"

As a rule, the head loader/ramp agent will report to the duty officer airport operation via mobile radio or telephone as soon as the termination of the handling process is imminent, but at the latest when all servicing equipment has been removed. The aircraft crew will be notified by the head loader/ramp agent and will be requested to change to the frequency of NUERNBERG DE-ICING (121.800 MHz) and wait to be contacted by the operator in the basket of the respective de-icing vehicle.

Queries regarding the sequence or estimated de-icing time cannot be answered on this frequency since the operator in the basket will not have this information. If necessary, the aircraft crew can obtain this information from the company frequency of the handling agent concerned.

AirPart: 131.650 MHz

General aviation: 131.425 MHz

### 15.4 Coordination

Taking into consideration the priorities listed in 15.2 the duty officer airport operation will arrange for the allocation of the de-icing vehicles. The driver of the de-icing vehicle will be notified of the next aircraft to be de-iced via mobile radio.

### 15.5 Enteisungsvorgang

Nach Erhalt des Enteisungsauftrags fährt das Enteisungsfahrzeug zum Luftfahrzeug. Der Korbmann meldet sich unter Nennung des Luftfahrzeugkennzeichens mit der Nummer des Enteisungsfahrzeugs bei der Luftfahrzeugbesatzung über die Enteisungsfrequenz NUERNBERG DE-ICING (121.800 MHz) an.

Zu diesem Zeitpunkt können die erforderlichen Details der Enteisung (Art und Umfang, Mischungsverhältnis) direkt zwischen Luftfahrzeugbesatzung und Korbmann abgesprochen werden.

Erst nach Freigabe durch die Luftfahrzeugbesatzung beginnt der Enteisungsvorgang.

Nach Beendigung der Enteisung meldet sich der Korbmann nochmals bei der Luftfahrzeugbesatzung und teilt den De-Icing Code entsprechend den AEA-Empfehlungen mit. Damit ist der Enteisungsvorgang abgeschlossen.

### 16. Limitierte Rollbahnen bzw. Rollgassen

Piloten haben die veröffentlichten Einschränkungen (Spannweite/ICAO Code Letter) für Rollbahnen bzw. Rollgassen bei Rollvorgängen zu beachten.

**16.1** Die Rollgassen S3 und S4 dürfen von Luftfahrzeugen bis ICAO Code Letter B selbständig berollt werden. Ankommende Flugzeuge werden gelotst.

**16.2** Die Rollbahn J kann zwischen Einmündung Rollbahn F und Einmündung Rollgasse M4 von Luftfahrzeugen bis ICAO Code Letter C berollt werden. Davon ausgenommen sind Rollbewegungen mit Flugzeugen bis ICAO Code Letter E zwischen Rollgasse M3 und M4, bzw. N4. Zwischen Einmündung Rollgasse M4 und Entry GAT sind Rollbewegungen von Flugzeugen bis zu ICAO Code Letter B zulässig.

### 17. Hindernisse im Abflug RWY 10

Beim Start in Startrichtung 10 Hindernisse im Abflug beachten! Bei allen mehrmotorigen Flugzeuge mit einer MTOM von mehr als 5.700 kg dürfen Starts in Startrichtung 10 nur dann erfolgen, wenn nach Ausfall eines Triebwerkes die aus der Hinderniskarte ersichtlichen Hindernisse entsprechend der Angaben des Flughandbuchs sicher überfliegen werden können.

### 18. Führung von Luftfahrzeugen im Allwetterflugbetrieb nach CAT II oder III

**18.1** Die Piste 28 ist für den Allwetterflugbetrieb nach CAT II, IIIa und IIIb sowie für Starts bei geringer Sicht (LVTO) bis zu einer RVR von nicht weniger als 75 m zugelassen.

#### 18.2 Rollbahnmittellinienbefuerung

Sobald die Anwendung des Allwetterflugbetriebs nach CAT II oder III über ATIS verbreitet wird, werden auf allen Rollbahnen die Mittellinienbefuerung eingeschaltet (s. AD 2 EDDN 2.15). Ab diesem Zeitpunkt ist für alle Luftfahrzeuge das Rollen nur auf Rollbahnen mit eingeschalteter Mittellinienbefuerung oder nach gesonderter Anweisung der DFS Platzkontrollstelle gestattet.

Die Rollbahnmittellinienbefuerung ist auf den Rollbahnen C, D, E und F zwischen Pistenmittellinie und dem Verlassen des ILS-Schutzbereiches farbcodiert (gelb/grün). Dabei haben gelandete Luftfahrzeuge aufgefordert das Verlassen des farbcodierten Rollbahnabschnittes zu melden.

#### 18.3 Verhalten an Haltebalken

Der jeweilige CAT II/III-Rollhalt auf den Rollbahnen A, B, F und J ist mit einem befuehrenden Haltebalken ausgerüstet. Sofern dieser eingeschaltet ist, darf er unter keinen Umständen überrollt werden. Freigaben jeglicher Art beinhalten keine Erlaubnis zum Überqueren eines eingeschalteten Haltebalkens.

**Ausnahme:** Lassen sich Haltebalken nicht mehr schalten bzw. sind diese ausgefallen, wird die Lotsung zur Piste durch ein Leitfahrzeug sichergestellt.

Bei eingeschaltetem Haltebalken ist die Rollbahnmittellinienbefuerung auf einer Distanz von 90 m nach dem Haltebalken automatisch ausgeschaltet. Wird auf Grund der erteilten weiterführenden Rollfreigabe der Haltebalken deaktiviert, so schaltet sich die Rollbahnmittellinienbefuerung in diesem 90 m-Abschnitt automatisch wieder ein.

#### 18.4 Führung durch Leitfahrzeuge bei Ausfall der Bodenlagedarstellung (A-SMR)

**18.4.1** Bei Anwendung des Allwetterflugbetriebs nach CAT II/III und gleichzeitigem Ausfall der Bodenlagedarstellung werden ankommende und abfliegende Luftfahrzeuge durch Leitfahrzeuge gelotst.

**18.4.2** Ankommende Luftfahrzeuge haben auf Rollbahn F im Einmündungsbereich von Rollbahn D mit Rollbahn F anzuhalten, bis sie von einem Leitfahrzeug übernommen und nach vorheriger Freigabe seitens der DFS Platzkontrollstelle durch das Leitfahrzeug bis zum Erreichen der Abstellposition geführt werden. Für Luftfahrzeuge mit ICAO Code Letter D (mit Breite Hauptfahrwerk größer/gleich 9 m), E und F gilt weitestgehend das unter Punkt 13 beschriebene Verfahren.

### 15.5 De-icing procedure

After receiving the de-icing instruction, the de-icing vehicle will drive to the aircraft. The operator in the basket will report to the aircraft crew on the de-icing frequency NUERNBERG DE-ICING (121.800 MHz), giving the aircraft registration mark and the number of the de-icing vehicle.

At this point, the details required for de-icing (type and extent, ratio of the mixtures) can be discussed directly between the aircraft crew and the operator in the basket.

The de-icing procedure will not begin until the aircraft crew has given the permission to do so.

When the de-icing process has been completed, the operator in the basket will report again to the aircraft crew and inform them of the de-icing code in keeping with the AEA recommendations. This concludes the de-icing procedure.

### 16. Taxiway and/or taxilane restrictions

Pilots shall observe the restrictions (for wingspan/ICAO code letter) published for for taxiways and taxilanes when taxiing.

**16.1** Aircraft of ICAO code letter B may taxi on taxilanes S3 and S4 under their own power. Arriving aircraft will be guided.

**16.2** Aircraft of ICAO code letter C may taxi on taxiway J between the junctions of taxiway F and taxilane M4. Taxi movements by aircraft up to ICAO code letter E between taxilanes M3 and M4 or N4 are excluded from this regulation. Between the junction of taxilane M4 and Entry GAT, taxi movements by aircraft up to ICAO code letter B are permitted.

### 17. Obstacles in the departure area of RWY 10

Take-offs from RWY 10 shall exercise caution due to obstacles in the departure area. All multi-engine aeroplanes with an MTOM of more than 5,700 kg may only take off from RWY 10 if, after engine failure, they would be able to safely overfly the obstacles depicted on the obstacle chart in accordance with the specifications in the aircraft's flight manual.

### 18. Guidance of aircraft in CAT II or III all-weather operations

**18.1** Runway 28 is certified for CAT II, IIIa and IIIb all-weather operations as well as for low visibility take-offs (LVTO) up to an RVR of not less than 75 m.

#### 18.2 Taxiway centreline lighting

As soon as CAT II or III all-weather operations have been declared via ATIS, the centreline lighting will be it switched on for all taxiways (see AD 2 EDDN 2.15). From this time on, for all aircraft are only permitted to taxi on taxiways with centreline lighting switched on or following separate instructions issued by DFS aerodrome control.

The taxiway centreline lighting is colour-coded (yellow/green) on taxiways C, D, E and F between the runway centreline and the section where the aircraft leaves the ILS sensitive area. Aircraft which have landed shall report leaving the colour-coded section of the taxiway without being requested to do so.

#### 18.3 Conduct at stop bars

The relevant CAT II/III holding points on taxiways A, B, F and J are equipped with a lighted stop bar. If it is switched on, it may not be crossed under any circumstances. Clearances of any kind do not permit taxiing across a stop bar which is switched on.

**Exception:** If stop bars can no longer be operated, i.e. if they are out of operation, guidance to the runway will be ensured by a follow-me car.

When the stop bar light is switched on, the taxiway centreline lighting will be automatically switched off at a distance of 90 m after the stop bar. If, on the basis of a clearance to continue taxiing, the stop bar is deactivated, the taxiway centreline lighting will automatically be switched on again in this 90 m section.

#### 18.4 Guidance by follow-me cars in the case of failure of the ground situation display (A-SMR)

**18.4.1** In CAT II/III all-weather operations with a simultaneous failure of the ground situation display, arriving and departing aircraft will be guided by follow-me cars.

**18.4.2** Aircraft arriving shall stop on taxiway F in the junction area of taxiway D with taxiway F until they are taken over by a follow-me car and, after prior clearance by DFS aerodrome control, guided to the aircraft stand by the follow-me car. For aircraft of ICAO code letter D (with a main undercarriage width greater than/equal to 9 m), E and F, the procedure described in item 13 continues to apply.

**18.4.3** Abfliegende Luftfahrzeuge werden nach vorheriger Freigabe seitens der DFS Platzkontrollstelle durch ein Leitfahrzeug von der jeweiligen Abstellposition bis zur befeuerten Rollbahnmittellinie auf Rollbahn A querab der Abstellposition 26 geführt. Für Luftfahrzeuge mit ICAO Code Letter D (mit Breite Hauptfahrwerk größer/gleich 9 m), E und F gilt weitestgehend das unter Punkt 13 beschriebene Verfahren.

Das Erreichen des CAT II/III Haltebalkens ist seitens des Piloten der DFS Platzkontrollstelle zu melden.

#### 19. Unterstützung durch ein Leitfahrzeug

Bei Bedarf kann seitens des Piloten beim Verkehrsleiter vom Dienst der FNG bzw. bei der DFS Platzkontrollstelle jederzeit ein Leitfahrzeug angefordert werden.

#### 20. Pistenzustandsbericht

Nachdem die Ermittlung und Übermittlung von Reibungsbeiwerten (Koeffizienten) gem. ICAO nur auf vollständig mit Schnee oder Eis kontaminierten Pisten vorgesehen ist, Meldungen über den Pistenzustand zur Durchführung eines sicheren Flugbetriebes aber ganzjährig von entscheidender Bedeutung sind, wird folgendes Verfahren am Flughafen Nürnberg angewendet:

Die Durchführung der Reibungsbeiwertmessungen erfolgt mit dafür zugelassenen Fahrzeugen und wird ausschließlich durch speziell geschultes Personal vorgenommen.

Auch außerhalb des Winterbetriebs werden Griffigkeitsmessungen durch die FNG beispielsweise bei anhaltenden Niederschlägen mit großen Wassermengen oder bei erstmaligen Niederschlägen nach langer Trockenzeit (Vermischung von Stäuben und Wasser) durchgeführt.

Die hierbei ermittelten Werte werden auf Grund der fehlenden Rechtsgrundlage jedoch nicht als Koeffizienten übermittelt.

Daher erfolgt die Übermittlung zusätzlich zu Art und Grad der Bedeckung der Piste in Form von Beschreibungswerten (good = 5, medium to good = 4, medium = 3, medium to poor = 2, poor = 1).

Bei Bedarf kann der aktuelle Pistenzustandsbericht auch über die DFS Platzkontrollstelle angefordert werden.

#### 21. Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datenlink

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bietet am Flughafen Nürnberg die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datenlink an. Folgende Zeitparameter gelten für den Flughafen Nürnberg:

$t_i$	25 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 25 MIN prior to EOBT for unregulated flights. 30 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 30 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
$t_t$	11 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 11 MIN prior to EOBT for unregulated flights. 16 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 16 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
$t_0$	1 MIN
$t_1$	5 MIN
$t_2$	1 MIN

**18.4.3** After prior clearance by DFS aerodrome control, departing aircraft will be guided from their aircraft stands to the lighted taxiway centreline on taxiway A abeam aircraft stand 26. For aircraft of ICAO code letter D (with a main undercarriage width greater than/equal to 9 m), E and F, the procedure described in item 13 continues to apply.

The pilot shall notify DFS aerodrome control when reaching the CAT II/III stop bar.

#### 19. Support from a follow-me car

The pilot can, if necessary, request a follow-me car from the FNG duty officer airport operation or from DFS aerodrome control at any time.

#### 20. Runway condition report

According to ICAO, runway friction characteristics are only determined and transmitted for runways completely covered by snow or ice. However, runway condition reports are crucial for safe flight operations every day of the year. Therefore, the following procedure is used at Nürnberg airport:

Friction coefficients are measured exclusively by specially trained staff in approved vehicles.

Even under other conditions than winter operations, FNG measures the runway friction characteristics, for example in the case of persistent precipitation with large amounts of water or the first precipitation after a longer period of dryness (mix of dust and water).

Since there is no legal basis for this, the values determined are not transmitted as coefficients.

Instead, they are transmitted in addition to the type and degree of runway coverage in the form of descriptive values (good = 5, medium to good = 4, medium = 3, medium to poor = 2, poor = 1).

If required, the current runway condition report can also be requested from DFS aerodrome control.

#### 21. Data link departure clearance

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH offers granting a start-up approval and en-route clearance at Nürnberg Airport by means of data link. The following time parameters apply at Nürnberg Airport:

### EDDN AD 2.21 Noise abatement procedures

Nil

### EDDN AD 2.22 Flight procedures

Nil

### EDDN AD 2.23 Additional information

Nil

**EDDN AD 2.24 Charts related to an aerodrome**

<b>Page</b>	<b>Type of chart</b>
AD 2 EDDN 2-5	AERODROME CHART - ICAO
AD 2 EDDN 2-7	AIRCRAFT PARKING/DOCKING CHART - ICAO
AD 2 EDDN 2-11	AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A RWY 10/28
AD 2 EDDN 2-21	PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO RWY 28
AD 2 EDDN 3-1-2	STANDARD ARRIVAL CHART - INSTRUMENT (STAR) RWY 10/28
AD 2 EDDN 3-1-3	GPS / FMS RNAV ARRIVAL CHART TRANSITION TO FINAL APPROACH (OVERLAY TO RADAR VECTOR PATTERN) RWY 10
AD 2 EDDN 3-1-4	GPS / FMS RNAV ARRIVAL CHART TRANSITION TO FINAL APPROACH (OVERLAY TO RADAR VECTOR PATTERN) RWY 28
AD 2 EDDN 3-1-5	GPS / FMS RNAV ARRIVAL CHART TRANSITION TO FINAL APPROACH (OVERLAY TO RADAR VECTOR PATTERN) RWY 10 (CDO)
AD 2 EDDN 3-1-6	GPS / FMS RNAV ARRIVAL CHART TRANSITION TO FINAL APPROACH (OVERLAY TO RADAR VECTOR PATTERN) RWY 28 (CDO)
AD 2 EDDN 4-2-1	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO ILS CAT II & III OR LOC RWY 28
AD 2 EDDN 4-2-2	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO LOC Y RWY 28
AD 2 EDDN 4-2-3	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO ILS OR LOC RWY 10
AD 2 EDDN 4-3-1	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO VOR RWY 10
AD 2 EDDN 4-6-1	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO RNAV (GPS) RWY 10
AD 2 EDDN 5-7-3	STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) RWY 10
AD 2 EDDN 5-7-4	GPS / FMS RNAV DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (OVERLAY) RWY 10
AD 2 EDDN 5-7-5	STANDARD DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (SID) RWY 28
AD 2 EDDN 5-7-6	GPS / FMS RNAV DEPARTURE CHART - INSTRUMENT (OVERLAY) RWY 28
AD 2 EDDN 5-8-1	MINIMUM NOISE ROUTING (SID)