

EDDN AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name

**EDDN Nürnberg**

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	MAG VAR/Annual change	1.9° E (2010,02) / -
5	AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFTN	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, 1219 (Aviation Supervision Office) Fax: +49 (0)911 937-1604 (Airport Duty Officer) +49 (0)911 937-1579 (GAT-General Aviation) AFTN: EDDNYDYX (Airport) SITA: NUEZZXH (Airport Duty Officer) NUEAPXH, NUEKOXH (OPS) NUEGAXH (GAT-General Aviation) e-mail: <a href="mailto:vvf@airport-nuernberg.de">vvf@airport-nuernberg.de</a> Internet: <a href="http://www.airport-nuernberg.de">www.airport-nuernberg.de</a>
6	Types of traffic permitted	IFR / VFR
7	Remarks	Nil

EDDN AD 2.3 Operational Hours

1	AD Administration	H24
2	Customs and immigration	H24
3	Health and sanitation	H24
4	AIS Briefing Office	-
5	ATS Reporting Office (ARO)	AIS-C H24 Tel.: +49 (0)69 78072 500 Fax: +49 (0)69 78072 505
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	Jet A1, AVGAS 100 LL / 80, D-80, D-100, Multigrade SAE 20 W-50, hydraulic oils
3	Fuelling facilities/capacity	Various tank trucks
4	De-icing facilities	See AD 2.20 item 16
5	Hangar space for visiting aircraft	O/R: Hangar A: 75 x 50 m, door: 14 x 50,00 m Hangar II: 66 x 23 m, door: 6 x 21,60 m Hangar III: 66 x 23 m, door: 6 x 18,50 m Hangar IV: 72 x 27 m, door: 7 x 23,00 m Hangar V: 66 x 38 m, door: 9 x 44,00 m All Hangars available as far as space is not used by stationed ACFT
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

**EDDN AD 2.5 Passenger Facilities**

1	Hotels	Mövenpick, Tel.: +49 (0)911 35010
2	Restaurants	Available
3	Transport	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
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 Data**

1	Apron surface and strength	1 main apron (N 1), CONC, PCN 65/R/B/W/T, 157 100 m <sup>2</sup> 1 apron (Pos. 26 – 28), CONC, PCN 80/R/B/W/T, 8 500 m <sup>2</sup> 1 apron (Pos. 40 – 45), CONC, PCN 80/R/B/W/T, 37 400 m <sup>2</sup> 1 apron (S 2), ASPH, PCN 50/F/C/X/T, 30 900 m <sup>2</sup> 1 apron GAT (S 1), ASPH, PCN 20/F/B/X/T, 21 800 m <sup>2</sup> 1 apron FAI (M) ASPH, PCN 20/F/B/X/T, 9 400 m <sup>2</sup>												
2	Taxiway width, surface and strength	<table border="1"> <thead> <tr> <th>TWY</th> <th>Width (m)</th> <th>SFC</th> <th>Strength (PCN)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A – F</td> <td>22,5</td> <td>ASPH</td> <td>65/F/A/X/T</td> </tr> <tr> <td>J</td> <td>22,5</td> <td>ASPH</td> <td>50/F/A/X/T</td> </tr> </tbody> </table>	TWY	Width (m)	SFC	Strength (PCN)	A – F	22,5	ASPH	65/F/A/X/T	J	22,5	ASPH	50/F/A/X/T
TWY	Width (m)	SFC	Strength (PCN)											
A – F	22,5	ASPH	65/F/A/X/T											
J	22,5	ASPH	50/F/A/X/T											
3	ACL location and elevation	THR 28: 1046 ft MSL, THR 10: 1022 ft MSL												
4	VOR/INS checkpoints	See Chart AD 2 EDDN 2-7												
5	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	Pos. 01 – 16/26 – 28/81 – 86 ground marking Pos. 30 – 36 only stand marking, connected by green line (green one) Pos. 40 – 45 only stand marking, connected by green line (green two) Taxilanes N1/N2/N3/S1/S2 yellow centre line
2	RWY and TWY markings and LGT	white: THR marking, RWY designation, RWY centre line (see EDDN AD 2.14), 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. green: taxiing guide lines (apron) blue: special taxiing guide lines (apron, TWYs) during construction work as published by NOTAM RWY, TWY and destination indicators lighted, centre line lights
3	Stop bars	CAT II/III see Chart AD 2 EDDN 2-5
4	Remarks	Nil

**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	Type of landing 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 enroute <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 and 14 <sup>2)</sup> Provided by: www.flugwetter.de

**EDDN AD 2.12 Runway Physical Characteristics**

Designations RWY No	True Bearing	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
10	099°	2700 x 45	65/R/B/W/T / 65/F/A/X/T CONC (932 m) / ASPH (1768 m)	N 49 30 01.982 E 011 03 33.012	THR 1022 ft
28	279°	2700 x 45	65/F/A/X/T / 65/R/B/W/T ASPH (1768 m) / CONC (932 m)	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	2820 x 300	-	-
see AOC	-	60	2820 x 300	Available	-

**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	-
Remarks: For intersection take-off see Chart AD 2 EDDN 2-5					

**EDDN AD 2.14 Approach and Runway Lighting**

RWY Designator	APCH light+ type INTST	THR light colour INTST	PAPI MEHT	TDZ, light	RWY centre line light spacing colour, INTST	RWY edge light colour INTST	RWY end light colour INTST	SWY light colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10	W VRB LIH/LIL	G VRB LIH/LIL	3° 52.17 ft	-	-	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH/LIL	-
28	W VRB LIH/LIL	G VRB LIH/LIL	3° 55.35 ft	W VRB LIH	* 15 m spacing	W VRB LIH/LIL	R VRB LIH/LIL	-
Remarks: * Up to 1800 m: W VRB LIH, 1800 – 2400 m: R/W VRB LIH, 2400 – 2700 m: R VRB LIH + Sequence Flash available								

**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	Edge lights: B LIL Centre line lights: On TWYs A, B, C, 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; RWY guard lights

**EDDN AD 2.16 Helicopter Landing Area**

1	Coordinates TLOF or THR of FATO	-
2	TLOF and/or FATO elevation M/FT	-
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	-
4	True and MAG BRG of FATO	-
5	Declared distance available	-
6	APP and FATO lighting	-
7	Remarks	-

**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)	NÜRNBERG 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	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
		121.500 243.000	H24	Emergency frequencies for all services
ATIS	NÜRNBERG ATIS	123.075	0420 – 2250 (0320 – 2150)	Designated operational coverage 60 NM, FL 200 AIRMET and SIGMET: s. GEN 3.5
APP	NÜRNBERG DIRECTOR	119.475	H24	
TWR	NÜRNBERG TOWER	118.300 378.350	H24	
	NÜRNBERG GROUND	118.100	H24	

EDDN AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids

Type of aid CAT of ILS (VAR) 2010	ID	Frequency kHz MHz	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna (ft)	Remarks																
1	2	3	4	5	6	7																
<b>Bayreuth</b>																						
VOR (2° E)	BAY	110.60	H24	N 49 59 06.55 E 011 38 12.06		Operational coverage 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)	ERL	114.90 CH96x	H24	N 49 39 19.49 E 011 09 02.92	1830	Operational coverage 60 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 <table border="1"> <tr><td>0 NM – 10 NM</td><td>2900 ft MSL</td></tr> <tr><td>10 NM – 20 NM</td><td>4100 ft MSL</td></tr> <tr><td>20 NM – 30 NM</td><td>5500 ft MSL</td></tr> <tr><td>30 NM – 40 NM</td><td>7000 ft MSL</td></tr> <tr><td>40 NM – 50 NM</td><td>8700 ft MSL</td></tr> <tr><td>50 NM – 60 NM</td><td>105000 ft MSL</td></tr> </table>	0 NM – 10 NM	2900 ft MSL	10 NM – 20 NM	4100 ft MSL	20 NM – 30 NM	5500 ft MSL	30 NM – 40 NM	7000 ft MSL	40 NM – 50 NM	8700 ft MSL	50 NM – 60 NM	105000 ft MSL				
0 NM – 10 NM	2900 ft MSL																					
10 NM – 20 NM	4100 ft MSL																					
20 NM – 30 NM	5500 ft MSL																					
30 NM – 40 NM	7000 ft MSL																					
40 NM – 50 NM	8700 ft MSL																					
50 NM – 60 NM	105000 ft MSL																					
<b>Nürnberg</b>																						
DME	NGD	CH78x (113.10*)	H24	N 49 30 04.15 E 011 04 48.55	1081	Designated operational coverage 25 NM, FL 100 Unusable in: sector 295°–080° beyond 25 NM <table border="1"> <tr><th>sector</th><th>from NM</th><th>to NM</th><th>below</th></tr> <tr><td>080°–295°</td><td>0</td><td>10</td><td>2300 ft MSL</td></tr> <tr><td></td><td>10</td><td>20</td><td>4000 ft MSL</td></tr> <tr><td></td><td>20</td><td>25</td><td>4800 ft MSL</td></tr> </table> * Ghost frequency	sector	from NM	to NM	below	080°–295°	0	10	2300 ft MSL		10	20	4000 ft MSL		20	25	4800 ft MSL
sector	from NM	to NM	below																			
080°–295°	0	10	2300 ft MSL																			
	10	20	4000 ft MSL																			
	20	25	4800 ft MSL																			
VOR/DME	NUB	115.75 CH104y	H24	N 49 30 10.59 E 011 02 05.19	1036	Operational coverage: 40 NM, FL 245 Unusable: below <table border="1"> <tr><td>0 NM – 10 NM</td><td>2100 ft MSL</td></tr> <tr><td>10 NM – 20 NM</td><td>3400 ft MSL</td></tr> <tr><td>20 NM – 30 NM</td><td>4700 ft MSL</td></tr> <tr><td>30 NM – 40 NM</td><td>6300 ft MSL</td></tr> </table>	0 NM – 10 NM	2100 ft MSL	10 NM – 20 NM	3400 ft MSL	20 NM – 30 NM	4700 ft MSL	30 NM – 40 NM	6300 ft MSL								
0 NM – 10 NM	2100 ft MSL																					
10 NM – 20 NM	3400 ft MSL																					
20 NM – 30 NM	4700 ft MSL																					
30 NM – 40 NM	6300 ft MSL																					
ILS 28 (CAT III) LOC (2° E)	INUW	109.10	H24*	N 49 30 03.72 E 011 03 15.30		* When RWY 28 is in use Usable: up to 17 NM in sector 35°(S) – 21°(N), in relation to the RCL up to 25 NM in sector 10°(S) – 4°(N), in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 3500 ft MSL																
GP		331.40		N 49 29 56.28 E 011 05 28.96		Only usable between 4°(S) and 8°(N) of RCL.																
MM	dot-dash	75	H24	N 49 29 43.84 E 011 06 37.26		0.57 NM THR 28																
LOC 28 (2° E)	INUY	111.75	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.																

Type of aid CAT of ILS (VAR) 2010	ID	Frequency kHz MHz	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna (ft)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
<b>Nürnberg</b>						
ILS 10 (CAT I) LOC (2° E)	INUE	111.30	H24*	N 49 29 47.23 E 011 06 02.94		* When RWY 10 is in use. Usable: up to 17 NM in sector ±35°, in relation to the RCL up to 25 NM in sector ±10°, in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 3900 ft MSL
GP		332.30		N 49 30 06.16 E 011 03 50.30		
MM	dot-dash	75	H24	N 49 30 06.41 E 011 02 49.71		0.48 NM THR 10
<b>Röthenbach</b>						
NDB (2° E)	RTB	415	H24	N 49 28 57.68 E 011 15 10.30		Operational range 10 NM

## EDDN AD 2.20 Local Traffic Regulations

### Örtliche Flugbeschränkungen

#### 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.

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

#### 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.

### Local flying restrictions

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

#### 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.

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.

## 9. Segelflugbetrieb

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

## 10. Ausnahmegenehmigung durch die Luftfahrtbehörden

Abweichend von den vorstehend getroffenen Regelungen kann das Bayerische Staatsministerium des Innern, für 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.

11. Die Grasflächen sind grundsätzlich für alle Flugbewegungen ungeeignet.

## 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.

## 13. Regeln für die Luftverkehrsabwicklung auf den Vorfeldern

### 13.1 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).

Die Gültigkeit der Bestimmungen der FBO bleibt unberührt.

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

### 13.2 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).

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

13.4 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.

13.5 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 (N1, N2, N3, S1, S2, T2 und T3) zum Rollen ohne Leitfahrzeug zur Verfügung. Ankommende Luftfahrzeuge, die im Bereich der Abstellpositionen 30 – 37 abgestellt werden, haben die Rollleitlinie "green one" zu nutzen. Diese Luftfahrzeuge werden ausdrücklich durch die DFS Platzkontrollstelle über Rollgasse N1 zum "entry green one" freigegeben und dort von einem Leitfahrzeug der FNG übernommen. Steht kein Leitfahrzeug zur Verfügung, muss das Luftfahrzeug am "entry green one" auf das Eintreffen eines Leitfahrzeugs warten.

Abrollvorgänge von diesen Positionen erfolgen aus eigener Kraft Richtung Süd zur Rollgasse N1.

Ankommende Luftfahrzeuge bis zur Bemessungsgrenze B733 (Wingspan <= 29 m), die im Bereich N2 auf den Abstellpositionen 40 bis 45 abgestellt werden sollen, werden seitens DFS Platzkontrollstelle über die Rollleitlinie "green two" bis zur jeweiligen Abstellposition freigegeben. Luftfahrzeuge mit größerer Spannweite als die als Bemessungsgrenze festgelegte Wingspan von max. 29 m werden durch die DFS Platzkontrollstelle nur bis zum "entry green two" freigegeben und werden dort von einem Leitfahrzeug der FNG übernommen und zur Abstellposition gelotst. Steht kein Leitfahrzeug zur Verfügung, muss das Luftfahrzeug am "entry green two" auf das Eintreffen eines Leitfahrzeugs warten.

Abrollvorgänge von diesen Positionen erfolgen aus eigener Kraft Richtung Süd zur Rollgasse N2.

Ankommende Luftfahrzeuge, die im Bereich der Abstellpositionen 81– 89 (81 – 85 Abstellbereich GAT, 86 Wechselfläche Rollgasse T3/Abstellposition, 87 – 89 Abstellbereich FAI) abgestellt werden, haben Rollbahn J und Rollgasse S2 zu nutzen.

Abrollvorgänge von den Abstellpositionen 81 – 85 und der Wechselfläche Rollgasse T3/Abstellposition 86 erfolgen bei Standardabstellung (facing north) aus eigener Kraft Richtung Nord zur Rollgasse N2.

## 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.

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. Glider flying

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

## 10. Exemptions by the aeronautical authorities

In deviation from the above regulations, the „Staatsministerium des Innern, für 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. The grass areas are generally unsuitable for any aircraft movements.

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

### 13.1 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).

The validity of the regulations of the FBO remains unaffected.

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

### 13.2 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.

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

13.4 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.

13.5 On the main aprons and on the aprons of general aviation, pilots shall follow the instructions of apron control and/or the follow-me car. After previous clearance by DFS aerodrome control, the taxilanes (N1, N2, N3, S1, S2, T2 and T3 ) will be available for taxiing without a follow-me car. Arriving aircraft which are to be parked on aircraft stands 30 – 37 shall use the taxiing guide line "green one". These aircraft will be expressly cleared by DFS aerodrome control via taxilane N1 to the "entry green one" and will be taken over from there by an FMG follow-me car. If no follow-me car is available, the aircraft shall wait for it to arrive at "entry green one".

Aircraft will taxi off from these positions under their own power to the south to taxilane N1.

Arriving aircraft up to a maximum size of B733 (wingspan <= 29 m) which are to be parked in the area N2 on aircraft stands 40 to 45 will be cleared by DFS aerodrome control via taxilane "green two" up to their aircraft stand. Aircraft whose wingspan exceeds 29 m will only be cleared by DFS aerodrome control up to "entry green two" where they will be taken over by an FMG follow-me car and guided to their aircraft stand. If no follow-me car is available, the aircraft shall wait for it to arrive at "entry green two".

Aircraft will taxi off from these positions under their own power to the south to taxilane N2.

Arriving aircraft to be parked on aircraft stands 81 to 89 (81 to 85 parking area GAT, 86 flexible area used as taxilane T3 or aircraft stand, 87 to 89 parking area FAI) shall use taxiway J and taxilane S2.

In the case of standard parking (facing north), taxiing off from aircraft stands 81 – 85 and the flexible area used as taxilane T3 or aircraft stand 86 shall be conducted under the aircraft's own power to the north to taxilane N2.

Abrollvorgänge von den Abstellpositionen 81 – 85 und der Wechselfläche Rollgasse T3/Abstellposition 86 erfolgen bei Standardabstellung (facing north) aus eigener Kraft Richtung Nord zur Rollgasse N2.

Abrollvorgänge von den Abstellpositionen 87 – 89 (Abstellbereich FAI) erfolgen ausschließlich über den entry/exit FAI.

Zwischen den Abstellpositionen 81/82 und 83/84 sind Markierungen für Sonderabstellung (facing south) aufgebracht. Sofern diese Abstellpositionen verwendet werden, erfolgt der Einrollvorgang mittels Leitfahrzeug über die Rollgasse N2. Steht kein Leitfahrzeug zur Verfügung, muss das Luftfahrzeug auf der Rollleitlinie N2 auf das Eintreffen eines Leitfahrzeugs warten.

Das Abrollen aus diesen Sonderpositionen erfolgt ausschließlich mittels push-back-Verfahren.

### 13.6 Roll- bzw. Schwebebewegungen von Hubschraubern

Rollbewegungen von Hubschrauber 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 – H4 können wahlweise über Rollbahn J, Rollbahn J und N1 oder die Schwebetrasse erfolgen.

### 13.7 Hubschrauberabstellflächen

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

– Schwebebewegungen von/zu den Hubschrauberabstellflächen H1 – H4 im Abstellflächenbereich können jeweils nur von einem Hubschrauber gleichzeitig durchgeführt werden.

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

– der Hubschrauberabstellfläche H1 direkt Richtung N1 bzw. in nordwestlicher Richtung zu Rollbahn J sowie von/zu der Schwebetrasse,

– der Hubschrauberabstellfläche H2 rechtwinklig von Rollbahn J sowie rechtwinklig von/zu der Schwebetrasse,

– der Hubschrauberabstellfläche H3 direkt Richtung N1 sowie von/zu der Schwebetrasse,

– der Hubschrauberabstellfläche H4 nur rechtwinklig von/zu der Schwebetrasse stattfinden können.

Triebwerksanlass- und -abstellvorgänge von Hubschraubern können auf allen Hubschrauberabstellflächen gleichzeitig stattfinden.

### 13.8 Nicht markierte Standflächen

Zugewiesene Flugzeugstandplätze können auch nicht markierte Standflächen sein.

### 13.9 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.

### 13.10 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.

### 13.11 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.

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 Schleppvorganges erforderliche Personal und der erforderlichen 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.

In the case of standard parking (facing north), taxiing off from aircraft stands 81 – 85 and the flexible area used as taxilane T3 or aircraft stand 86 shall be conducted under the aircraft's own power to the north to taxilane N2.

Taxiing off from aircraft stands 87 – 89 (parking area FAI) shall only be done via entry/exit FAI.

Markings for special parking (facing south) have been applied between aircraft stands 81/82 and 83/84. When these parking positions are used, they will be entered via taxilane N2, guided by a follow-me car. If no follow-me car is available, the aircraft must wait for it to arrive on taxiing guide line N2.

Taxiing off from these special positions shall only be done using a push-back procedure.

### 13.6 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 – H4 either via taxiway J, taxiway J and N1 or the air taxi-route.

### 13.7 Helicopter stands

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

– air-taxiing from/to helicopter stands H1 – H4 in the parking area may be conducted by only one helicopter at a time.

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

– helicopter stand H1 directly towards N1 and/or to the northwest to taxiway J as well as from/to the air taxi-route,

– helicopter stand H2 at right angles to taxiway J as well as at right angles from/to the air taxi-route,

– helicopter stand H3 directly towards N1 as well as from/to the air taxi-route

– helicopter stand H4 only at right angles from/to the air taxi-route.

Helicopter engines may be turned on and off simultaneously at all helicopter stands.

### 13.8 Unmarked parking areas

Unmarked parking areas may also be assigned as aircraft stands.

### 13.9 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.

### 13.10 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.

### 13.11 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.

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.

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.

#### 14. Enteisierung von Luftfahrzeugen

##### 14.1 Allgemeines

Die Enteisierung 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 Teilflächen 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 Enteisierungsvorgänge erfolgt durch die Verkehrsleitung der FNG. Die Verkehrsleitung ist mindestens 25 Minuten vor dem gewünschten Beginn des Enteisierungsvorgangs vom zuständigen Abfertigungsagenten über die Enteisierungsanforderung telefonisch (Tel.: +49 (0)911 937-1583) zu verständigen.

Folgende Enteisierungsmittel werden verwendet:

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

##### 14.2 Anmeldung zur Enteisierung

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

- Headloader/Rampagent
- Operations des Abfertigungsagenten über dessen Company Frequenz (siehe 14.3)

Die Weiterleitung der Enteisierungsanforderung 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..

##### 14.3 Meldung: "Fertig zur Enteisierung"

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 NÜRNBERG DE-ICING (121.800 MHz) zu wechseln und auf die Kontaktaufnahme durch den Korbmann des jeweiligen Enteisierungsfahrzeuges 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: 130.850 MHz  
Deutsche Lufthansa: 131.925 MHz  
General Aviation: 131.425 MHz

##### 14.4 Koordination

Unter Berücksichtigung der unter 14.2. genannten Priorisierungen disponiert die Verkehrsleitung die Enteisierungsfahrzeuge. Der jeweils nächste anstehende Auftrag wird dem Fahrer des Enteisierungsfahrzeuges über Betriebsfunk übermittelt.

##### 14.5 Enteisierungsvorgang

Nach Erhalt des Enteisierungsauftrags fährt das Enteisierungsfahrzeug zum Luftfahrzeug. Der Korbmann meldet sich unter Nennung des Luftfahrzeugkennzeichens mit der Nummer des Enteisierungsfahrzeugs bei der Luftfahrzeugbesatzung über die Enteisierungsfrequenz NÜRNBERG DE-ICING (121.800 MHz) an.

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

Erst nach Freigabe durch die Luftfahrzeugbesatzung beginnt der Enteisierungsvorgang.

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

#### 15. Limitierte Rollbahnen bzw. Rollgassen

Piloten haben die veröffentlichten Einschränkungen der maximal zulässigen Spannweiten für die Rollbahnen bzw. Rollgassen bei Rollvorgängen zu beachten.

**15.1** Die Rollgassen N1 und N2 dürfen von Flugzeugen mit einer Spannweite bis 48 m selbständig berollt werden. Flugzeuge mit größerer Spannweite werden gelotst. Steht kein Leitfahrzeug zur Verfügung, muss das Luftfahrzeug im Einmündungsbereich der entsprechenden Rollbahn/Rollgasse auf ein Leitfahrzeug warten.

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.

#### 14. Aircraft de-icing

##### 14.1 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%

##### 14.2 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 14.3)

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.

##### 14.3 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 NÜRNBERG 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: 130.850 MHz  
Deutsche Lufthansa: 131.925 MHz  
General aviation: 131.425 MHz

##### 14.4 Coordination

Taking into consideration the priorities listed in 14.2, 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.

##### 14.5 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 NÜRNBERG 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.

#### 15. Taxiway and/or taxilane restrictions

Pilots shall observe the restrictions published for the maximum permissible wingspans for the taxiways and taxilanes when taxiing.

**15.1** Aeroplanes with a wingspan of up to 48 m may taxi on taxilanes N1 and N2 under their own power. Aeroplanes with a larger wingspan will be guided. If no follow-me car is available, the aircraft must wait for it in the junction area of the relevant taxiway / taxilane.

**15.2** Die Rollgasse N3 darf von Flugzeugen mit einer Spannweite bis 12 m selbständig berollt werden.

**15.3** Die Rollgassen S1 und H dürfen von Flugzeugen mit einer Spannweite bis 21 m selbständig berollt werden. Flugzeuge mit größerer Spannweite werden gelotst.

**15.4** Die Rollgassen S2 und T3 dürfen von Flugzeugen mit einer Spannweite bis 29 m selbständig berollt werden. Flugzeuge mit größerer Spannweite werden gelotst.

**15.5** Die Rollbahn J zwischen Rollgassen S2 und N2 darf von Flugzeugen mit einer Spannweite bis 29 m und zwischen N2 und TWY F von Flugzeugen mit einer Spannweite bis 48 m selbständig berollt werden. Flugzeuge mit größerer Spannweite werden gelotst.

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

**16.1** 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.

### 16.2 Rollbahnmittellinienbefuerung

Sobald die Anwendung des Allwetterflugbetriebs nach CAT II oder III über ATIS verbreitet wird, werden auf Rollbahnen, die mit einer Mittellinienbefuerung ausgerüstet sind, diese 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, E und F zwischen Pistenmittellinie und dem Verlassen des ILS-Schutzbereiches farbcodiert (gelb/grün). Gelandete Luftfahrzeuge haben die Piste über Rollbahn E bzw. F zu verlassen und dabei unaufgefordert das Verlassen des farbcodierten Rollbahnabschnittes zu melden, um darauf hinzuweisen, dass das Luftfahrzeug den ILS-Schutzbereich verlassen hat und damit durch ein Leitfahrzeug (siehe 16.4.) übernommen werden kann.

### 16.3 Verhalten an Haltebalken

Der jeweilige CAT II/III-Rollhalt auf den Rollbahnen A, B, F und J ist mit einem befeuertem 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.

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

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

**16.4.2** Ankommende Luftfahrzeuge für den Bereich der Abstellflächen N1, N2, S1, und S2 haben auf Rollbahn F im Einmündungsbereich von Rollbahn E 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.

**16.4.3** Abfliegende Luftfahrzeuge werden nach vorheriger Freigabe seitens der DFS Platzkontrollstelle durch ein Leitfahrzeug von der jeweiligen Abstellposition bis zur befeuertem Rollbahnmittellinie auf Rollbahn A querab der Abstellposition 26 geführt.

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

## 17. 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.

## 18. 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.

**15.2** Aeroplanes with a wingspan of up to 12 m may taxi on taxilane N3 under their own power.

**15.3** Aeroplanes with a wingspan of up to 21 m may taxi on taxilanes S1 and S2 under their own power. Aeroplanes with a larger wingspan will be guided.

**15.4** Aeroplanes with a wingspan of up to 29 m may taxi on taxilanes S2 and T3 under their own power. Aeroplanes with a larger wingspan will be guided.

**15.5** Taxiway J between taxilanes S2 and N2 may be used for independent taxiing by aircraft with a wingspan of up to 29 m, and between N2 and TWY F by aircraft with a wingspan of up to 48 m. Aeroplanes with a larger wingspan will be guided.

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

**16.1** 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.

### 16.2 Taxiway centreline lighting

As soon as the application of CAT II or III all-weather operations has been disseminated via ATIS, taxiways which are equipped with centreline lighting will have it switched on (see AD 2 EDDN 2.15). From this time on, taxiing for all aircraft is permitted only on taxiways with centreline lighting switched on or according to separate instructions from DFS aerodrome control.

The taxiway centreline lighting is colour-coded (yellow/green) on taxiways C, E and F between the runway centreline and the part where the aircraft leaves the ILS sensitive area. Aircraft which have landed shall leave the runway via taxiway E and/or F and shall report leaving the colour-coded section of the taxiway without further request in order to report that the aircraft has left the ILS sensitive area and can thus be taken over by a follow-me car (see 16.4).

### 16.3 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.

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

**16.4.1** 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.

**16.4.2** Aircraft arriving for the parking areas N1, N2, S1 and S2 shall stop on taxiway F in the junction area of taxiway E 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.

**16.4.3** 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.

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

## 17. 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.

## 18. 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.

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.

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.

#### 19. 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

#### 19. 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

See next pages

### EDDN AD 2.24 Charts Related to the Aerodrome

See next pages