

VA FA-VL 17 - Remote Holding

Dieses Verfahren dient zur Kapazitätsoptimierung der Parkpositionsnutzung.

Geltungsbereich		Gültig ab	Gültig bis
FHG	<input checked="" type="checkbox"/>	07.02.2025	/.
FHG-Mehrheitsbeteiligung (>50%)	<input checked="" type="checkbox"/>	/.	/.
Extern	<input checked="" type="checkbox"/>	/.	/.

Dokumentenlenkung

Erstellung/ fachliche Prüfung durch	N.Meyer	FA-OP	03.02.2025
Freigabe durch	C. Schultz	FA-O	07.02.2025

Veröffentlichung	Datum	07.02.2025	
Versionsnummer	2.1	N.Meyer	
Verteilerkreis	FA-O	Abfertiger	DFS

Ort der Ablage

SharePoint FA-O/FA-O alle / BM-BAO-DAW-VA-AA /
03_Verfahrensweisungen (VA)

Änderungshistorie	Datum	Version	Autor	Grund/ Änderung/Aktualisierung
	18.03.2019	1.0	F.Hesselschwerdt	Neufassung
	01.07.2019	2.0	F.Hesselschwerdt	Streichung Pos 63
	03.02.2025	2.1	N.Meyer	- Änderung der Begriffe SLOT und Startfreigabe in CTOT und TSAT in Kapitel 2 - Neue Warteposition ist Pos. 65A (vorher 64A)

1 Einleitung

1.1 Gegenstand / Zweck dieses Dokuments

Diese Verfahrensanweisung (VA) definiert die operativen Prozesse zur Erfüllung internationaler Standards und im Einklang mit nationaler Gesetzgebung zur Durchführung des Remote Holding Verfahrens auf dem Gelände der Flughafen Hamburg GmbH. Sie trägt zu einem sicheren, geordneten und effizienten regulären Betrieb des Verkehrsflughafen Hamburg bei.

1.2 Verantwortlichkeit

Die Gesamtverantwortung dieses Dokuments liegt beim Manager Operational Services (FA-O). Die Verantwortung für die Umsetzung, Durchführung und Weiterentwicklung des Verfahrens liegt bei der Abteilung FA-OP und allen betroffenen operativen Organisationseinheiten.

1.3 Gültigkeit

Die Verfahren wie in Kapitel 2 beschrieben treten in Kraft sobald alle involvierten Parteien mit Ihrer Unterschrift Ihre Zustimmung erklärt haben.

Alle vor dem 05.02.2025 erstellten Verfahren „Remote Holding“ werden durch diese VA ersetzt.

Neben dieser Verfahrensanweisung sind weitere Dokumente und Anweisungen für den operativen Betrieb in Kraft und bindend am Flughafen Hamburg. Das Standardverfahren ist nur bestimmt für seinen Zweck und setzt keine anderen Verfahren insbesondere hinsichtlich Sicherheitsbestimmungen (Safety) außer Kraft. Diese Verfahrensanweisung bezieht sich im Einzelnen auf:

Flugplatzhandbuch Flughafen Hamburg

Flughafenbenutzungsordnung Flughafen Hamburg

AIP Germany

2 Allgemeines Verfahren

Dieses Verfahren soll angewandt werden, wenn durch eine durch Eurocontrol vergebene Calculated Takeoff Time (CTOT) eine Abflugverspätung von absehbar mehr als 35 Minuten entsteht und eine gebäudenahe Abfertigungsposition dadurch blockiert ist. Die Anwendung des Verfahrens wird von der Verkehrszentrale festgestellt und über Apron Control ausgelöst.

Die FHG hat die **Position 65A** als Warteposition/en definiert, auf der Luftfahrzeuge geparkt werden können, nachdem die Abfertigung abgeschlossen ist und bis sie eine Freigabe zum Start erhalten. Sind auf den Positionen zum Zeitpunkt des geplanten slotbedingten Umschlepps andere Luftfahrzeuge abgestellt werden diese jedoch nicht extra beräumt.

Das Verfahren kann grundsätzlich auch auf anderen Remoteposition zur Anwendung kommen.

Technische Einschränkungen von LFZ (z.B. APU inop und damit keine Eignung für das Verfahren) per Email an den Flughafen (Apron@ham.airport.de, Verkehrszentrale@ham.airport.de, vvd@ham.airport.de) und an den zuständigen BVD gesendet. Dennoch muss der für den Flug zuständige Ramp Agent / AKK / QLP umgehend nach Bekanntwerden der CTOT-Problematik Kontakt mit der Crew aufnehmen, um zu bestätigen, dass die APU verfügbar ist. Falls die APU inop ist, muss die Crew der Apron Control gegenüber unklar melden.

Das Boarding und die Beladung des entsprechenden Fluges müssen pünktlich in Bezug auf die SOBT durchgeführt werden. Für den Umschlepp auf die Warteposition muss ebenfalls pünktlich in Bezug auf die SOBT ein Hubschlepper bereitgestellt werden.

Der Umschlepp von der Abfertigungsposition auf die Warteposition erfolgt mit eingeschalteter APU und ausgeschalteten Triebwerken.

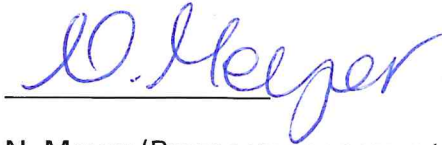
Auf der Warteposition setzt die Cockpit-Crew die Parkbremsen und die BVD-Mitarbeiter verlassen die Position. Die APU bleibt eingeschaltet.

Rechtzeitig vor Erreichen der TSAT (Target Start Up Approval Time), mit einem Toleranz-Zeitfenster von plus/minus 5 Minuten, meldet sich die Cockpit-Crew über Company Frequenz im zuständigen Operations, um einen Ramp Agenten / AKK / QLP abzurufen. Das Operations wird dann umgehend die Aktivierung eines Ramp Agenten / AKK / QLP veranlassen.

Auf der Warteposition wird bei Vorliegen der Startfreigabe das normale Start-up-Verfahren durchgeführt.

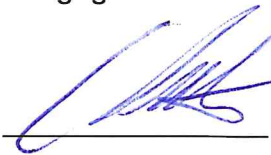
3 Fachliche Prüfung und Freigabe

Erstellt und fachlich geprüft:



N. Meyer (Prozessmanagement Flugbetrieb)

Freigegeben:

 05/02/25

C. Schultz (Manager Operational Services und Leiter FA-O)