

## Anhang 2: Roll- und Abstellordnung für Luftfahrzeuge

### A. Allgemeines

#### Art. 1

Anwendungsbereich Die nachfolgenden Bestimmungen regeln den Rollverkehr, das Abstellen und den Unterhalt von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern Nord und Süd und im Zentrum für Allgemeine Luftfahrt (GAC).  
 Sie sind auch auf den Verkehr von Luftfahrzeugen anwendbar, die auf den Hartbelagsflächen des Werftareals der SR Technics, der Zimex und der Rega abgestellt oder von dort wegbewegt werden.  
 Im übrigen gelten die nachfolgenden Bestimmungen ausserhalb dieser Flächen nur insoweit, als es ausdrücklich bestimmt wird.

### B. Organisation

#### I. Vorfeldkontrolle (Apron Control)

#### Art. 2

Örtlicher Zuständigkeitsbereich Der örtliche Zuständigkeitsbereich der Vorfeldkontrolle (Apron Control) erstreckt sich auf das in der Bodenverkehrskarte für den Flughafen bezeichnete Gebiet.  
 Die Bodenverkehrskarte wird im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlicht.

#### Art. 3

Aufgaben Die Vorfeldkontrolle (Apron Control) sorgt im Rahmen dieses Betriebsreglementes für einen sicheren, geordneten und effizienten Luftfahrzeugrollverkehr und gewährleistet den Alarmdienst bei Unfällen und besonderen Vorkommnissen.  
 Die Vorfeldkontrolle erfüllt zudem die folgenden Aufgaben:

- a) Gewährleistung eines sicheren und geordneten Luftfahrzeug-, Fahrzeug-, bzw. Schleppverkehrs mit Funkverbindung innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches;
- b) Verhinderung von Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugen und Fahrzeugen, Luftfahrzeugen und anderen Behinderungen oder Hindernissen unter den aktuell herrschenden Bedingungen innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches;
- c) Rechtzeitiges Erteilen der Anlass-, Push back- oder Tow out- und Rollfreigabe unter Berücksichtigung der vorgegebenen Startsequenz und der aktuellen Verkehrssituation;

- d) Koordination und periodische Kontrolle des Rollverkehrs inklusive der Zurückstoss- und Schleppmanöver;
- e) Einsatz und Führung der Leitfahrzeuge der Vorfeldaufsicht;
- f) Berücksichtigung des Einflusses von Jetblast;
- g) Bewirtschaftung der Luftfahrzeugstandplätze aufgrund des gültigen Benutzerkonzeptes;
- h) Anwendung von Ausfall- und Notfallkonzepten;
- i) Prozessorientiertes Erfassen von relevanten und spezifischen Daten mittels Systemen;
- j) Kontrolle der Einflugbewilligungen;
- k) Meldung von erstmaligen Ankünften von Linien- und Charter-Luftfahrzeugen an die Airport Authority;
- l) Alarmierung des Feuerwehr- und Rettungsdienstes;
- m) Koordination des Vorfeldverkehrs mit dem Unterhalts-, Bausicherheits- und Winterdienst;
- n) Mitverantwortung für die Steuerung des ganzheitlichen Flughafensystems.

Die Vorfeldkontrolle führt allfällige weitere Aufgaben des Flugsicherungsdienstes aus, soweit das Bundesamt für Zivilluftfahrt diese der Flughafen Zürich AG überträgt.

## **II. Vorfeldaufsicht (Apron Service)**

### **Art. 4**

Aufgaben

Der Vorfeldaufsicht obliegt:

- a) die Führung von Luftfahrzeugen in besonderen Situationen auf Anordnung und nach den Weisungen der Vorfeldkontrolle (Apron Control);
- b) die Überwachung der Hindernisfreiheit von Rollzonen und Luftfahrzeugabstellflächen;
- c) die Endeinweisung der Luftfahrzeuge;

Die Vorfeldaufsicht wirkt ferner beim Vollzug der Ordnung des Fahrzeug- und Fussgängerverkehrs auf dem Flughafen mit.

## **III. Zusammenarbeit mit anderen Stellen**

### **Art. 5**

Die Koordination mit den verschiedenen Dienststellen erfolgt telefonisch, mittels Funk oder anderen geeigneten Mitteln.

Die Flughafen Zürich AG legt die Funkfrequenzen, über welche die Koordination mit andern Stellen erfolgt, zusammen mit den zuständigen Bundesstellen fest.

## **C. Regeln für den Rollverkehr**

### **I. Allgemeine Regeln**

#### **Art. 6**

Druckluft und Energieversorgung von Luftfahrzeugen

Für die Druckluft- und Energieversorgung von Luftfahrzeugen müssen die stationären oder mobilen Anlagen des Flughafens benützt werden.

Die bordeigenen Hilfsaggregate von Luftfahrzeugen dürfen nur in Betrieb gesetzt werden,

1. zum Zwecke des Anlassens der Triebwerke und zwar frühestens zehn Minuten vor der planmässigen Abflugzeit;
2. wenn notwendige Unterhaltsarbeiten am Luftfahrzeug es unumgänglich machen. In diesem Fall muss die Betriebsdauer so kurz wie möglich gehalten werden;
3. wenn die stationären oder mobilen Anlagen des Flughafens funktionsuntüchtig oder für bestimmte Flugzeugtypen untauglich sind;
4. solange keine entsprechenden Anlagen des Flughafens verfügbar sind.

In den Fällen von Abs. 2 Ziffer 2 bis 4 dürfen die bordeigenen Hilfsaggregate frühestens 60 Minuten vor der planmässigen Abflugzeit in Betrieb gesetzt werden; nach der Ankunft darf die Betriebsdauer 20 Minuten nicht überschreiten.

In besonderen Fällen kann die Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG längere Betriebszeiten bewilligen.

#### **Art. 7**

Freigaben

Ein Luftfahrzeug darf, sei es mit eigener oder fremder Kraft, erst dann bewegt werden, wenn die Vorfeldkontrolle (Apron Control) die entsprechende Freigabe erteilt hat.

Die Vorfeldkontrolle erteilt nur Freigaben und Anordnungen, die innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches wirksam werden.

Die Freigaben und Anordnungen der Vorfeldkontrolle sind von den Besatzungen der Luftfahrzeuge, Traktoren und Leitfahrzeugen zu bestätigen und einzuhalten.

Luftfahrzeuge, welche offensichtlich die erteilte Anweisung nicht einhalten oder einhalten können, werden nach dem Prinzip der angepassten Verkehrsführung (Positive Control) geführt. Falls nötig wird ein Leitfahrzeug beigezogen.

Der Vorfeldverkehrsleiter kann ausnahmsweise und in begründeten Fällen von den festgelegten Verfahren abweichen.

#### **Art. 8**

Luftfahrzeuge ohne Funkverbindung und Traktoren

Luftfahrzeuge oder Traktoren ohne Funkverbindung dürfen nur unter Führung durch die Vorfeldaufsicht nach den Anweisungen der Vorfeldkontrolle (Apron Control) bewegt werden.

Luftfahrzeuge und Traktoren ohne Funkverbindung werden durch ein Leitfahrzeug gemäss den Anweisungen der Vorfeldkontrolle geführt.

Der Betrieb von Fahrzeugen des Flughafenunterhaltes auf Vorfeldern und Rollwegen darf erst nach vorheriger Absprache mit der Vorfeldkontrolle aufgenommen werden. Die Beendigung des Einsatzes ist ebenfalls der Vorfeldkontrolle mitzuteilen. Während des ganzen Einsatzes müssen die Fahrzeuge auf der zugewiesenen Funkfrequenz erreichbar sein.

#### **Art. 9**

- Warnlichter
- Die Zusammenstosswarnlichter des Luftfahrzeugs müssen eingeschaltet sein,
1. bevor die Triebwerke angelassen werden und solange sie in Betrieb sind;
  2. bevor das Flugzeug mit fremder oder eigener Kraft bewegt wird und solange es sich auf den Vorfeldern oder Rollwegen befindet.

#### **Art. 10**

- Triebwerkeleistung
- Das Anrollen und der Rollvorgang mit eigener Kraft müssen mit der geringstmöglichen Triebwerkeleistung erfolgen.
- Der Kommandant des Luftfahrzeuges ist für die Einhaltung dieser Vorschrift verantwortlich. Bezüglich der Auswirkungen von Jetblast ist der Vorverkehrsleiter mitverantwortlich.

#### **Art. 11**

- Rückwärtsrollen
- Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur auf Anordnung der Vorfeldkontrolle (Apron Control), mit Überwachung durch die Vorfeldaufsicht, rückwärts bewegt werden.

#### **Art. 12**

- Rolllinien
- In Rollzonen ist der seitliche Sicherheitsabstand nur gewährleistet, wenn die Mitte des Hauptfahrwerks des Luftfahrzeugs über der markierten Führungslinie (Rolllinie) verbleibt.

#### **Art. 13**

- Leitfahrzeug
- Unter ausserordentlichen oder schwierigen Verhältnissen ordnet die Vorfeldkontrolle (Apron Control) von sich aus oder auf Verlangen der Besatzung die Luftfahrzeugführung durch ein Leitfahrzeug der Vorfeldaufsicht an.

#### **Art. 14**

- Funkfrequenzwechsel
- Von der Vorfeldkontrolle (Apron Control) angeordnete Funkfrequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden.

## **Art. 15**

Verantwortlichkeit	<p>Bewegt sich ein Luftfahrzeug mit eigener Kraft, ist für seine sichere Führung der Kommandant verantwortlich.</p> <p>Wird dieser Vorgang durch einen Marshaller überwacht, tragen Kommandant und Marshaller gemeinsam die Verantwortung.</p> <p>Wird ein Luftfahrzeug geschleppt oder gestossen, ist für das sichere Schlepp- oder Zurückstossmanöver der Traktorfahrer verantwortlich.</p> <p>Erfolgt das Schlepp-, Verstell- oder Zurückstossmanöver unter Überwachung eines Marshallers sind Traktorfahrer und Marshaller gemeinsam verantwortlich.</p>
--------------------	--

## **II. Regeln für ankommende Luftfahrzeuge**

### **Art. 16**

Rollfreigabe und Standplatzzuteilung	<p>Ankommende Luftfahrzeuge nehmen nach Anweisung der Platzverkehrsleitstelle mit der Vorfeldkontrolle (Apron Control) Verbindung auf zwecks Erhalt der Rollfreigabe und Standplatzzuteilung.</p>
--------------------------------------	---

### **Art. 17**

Rollen zum Standplatz	<p>Ankommende Luftfahrzeuge rollen gemäss den erteilten Freigaben der Vorfeldkontrolle selbständig auf den ihnen zugeteilten Standplatz.</p> <p>Auf dem Wertgelände und den GA-Sektoren erfolgt die Einweisung in der Regel durch die Vorfeldaufsicht.</p>
-----------------------	--

### **Art. 18**

Einrollen auf Dockstandplätze	<p>Das Einrollen auf einen Dockstandplatz richtet sich nach den von der Flughafen Zürich AG festgelegten und im Luftfahrthandbuch der Schweiz veröffentlichten Verfahren.</p> <p>Stellt die Luftfahrzeugbesatzung fest, dass das Einrollen auf den zugewiesenen Standplatz nicht möglich ist, muss sie das Luftfahrzeug anhalten und die Vorfeldkontrolle unverzüglich darüber informieren.</p> <p>Steht das Dockleitsystem nicht zur Verfügung, darf nur unter Führung der Vorfeldaufsicht eingerollt werden.</p>
-------------------------------	--

## **III. Regeln für abfliegende Luftfahrzeuge**

### **Art. 19**

Flüge nach Sichtflugregeln	<p>Die Verbindungsaufnahme mit der Vorfeldkontrolle erfolgt gemäss dem im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Verfahren.</p> <p>Luftfahrzeuge, welche nach Sichtflugregeln verkehren, nehmen</p>
----------------------------	---

direkt mit der Vorfeldkontrolle Kontakt auf.

Beim Erreichen des Haltepunktes erfolgt die Übergabe an die nachfolgende Dienststelle.

#### **Art. 20**

Übrige Flüge

Die Verbindungsaufnahme mit der Vorfeldkontrolle erfolgt gemäss dem im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Verfahren.

Die Erteilung der Pushback- und Rollanweisungen richtet sich nach der Abflug-Sequenz, welche die voraussichtlichen Startzeiten, möglichen Slots, die Durchmischung der Ausflug-Gates und die zugewiesenen Pisten berücksichtigt.

### **IV. Zurückstoss- und Schleppverfahren**

#### **Art. 21**

Anlassen der  
Triebwerke

Das Anlassen der Triebwerke bei Zurückstoss- oder Schleppmanövern richtet sich nach den von der Flughafen Zürich AG festgelegten und im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichten Verfahren.

#### **Art. 22**

Leitfahrzeuge

Wenn es die Vorfeldkontrolle (Apron Control) anordnet, müssen Luftfahrzeuge im Einsatz unter Führung eines Leitfahrzeuges der Vorfeldaufsicht zurückgestossen werden.

#### **Art. 23**

**Anweisungen an  
Traktorfahrer:**  
Bei Luftfahrzeugen  
im Einsatz

Nach erfolgter Freigabe an die Flugzeugbesatzung erfolgt das Zurückstossen durch den Traktorfahrer nach Anweisung durch die Vorfeldkontrolle.

Die Anweisung an den Traktorfahrer umfasst die Zurückstoss-Route mit allfälligen Zusatzinformationen sowie die zu erreichende Endposition.

#### **Art. 24**

In den übrigen  
Fällen

Bei Verstellmanövern erfolgt die Anweisung ausschliesslich an den Traktorfahrer.

Unterhaltungspersonal das im Rahmen von technischen Überprüfungen Cockpitfunktionen wahrnimmt, muss über die entsprechenden Qualifikationen verfügen.

#### **Art. 25**

Luftfahrzeuglichter

An geschleppten Luftfahrzeugen müssen unter schlechten Sichtverhältnissen und bei Dunkelheit die Navigations- und die Zusammenstosswarnlichter eingeschaltet werden.

Befindet sich der Traktor im Einsatz müssen die orangen Blinklichter eingeschaltet sein. Während der Ausführung eines Zurückstossmanövers müssen zusätzlich die weissen Blitzlichter eingeschaltet sein.

## **D. Abstellordnung**

### **Art. 26**

Bestimmung der  
Abstellflächen

Die Flughafen Zürich AG bestimmt die Abstellflächen und Örtlichkeiten, an denen Luftfahrzeuge geparkt werden dürfen. Dies gilt insbesondere auch für Helikopter.

Schwebeflüge mit Helikoptern (Hoovering) sind dem Rollen von Flächenflugzeugen gleichgestellt. Die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche sind im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert.

Aus Sicherheitsgründen muss jedes Verstellmanöver eines Helikopters durch ein Leitfahrzeug begleitet werden.

### **Art. 27**

Standplatzzuteilung

Die Vorfeldaufsicht teilt die Standplätze des Zentrums für die allgemeine Luftfahrt (GAC) zu.

Helikopter bestimmen ihren Standplatz im Rahmen von Art. 26 selbst.

In allen übrigen Fällen werden die Standplätze von der Vorfeldkontrolle (Apron Control) zugeteilt.

### **Art. 28**

Dauerstationierung  
von Privatluftfahr-  
zeugen

Die Dauerstationierung von ausschliesslich im nichtgewerbsmässigen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeugen bedarf einer besonderen Zulassung durch die Flughafen Zürich AG.

## **E. Unterhaltsarbeiten und Kontrollen an Flugzeugen auf dem Vorfeld**

### **Art. 29**

Allgemein

Verrichtungen am Luftfahrzeug, die dessen Beweglichkeit einschränken, namentlich das Aufbocken, sind nur mit Bewilligung der Vorfeldkontrolle (Apron Control) gestattet. Bewilligungen werden nur ausnahmsweise erteilt.

### **Art. 30**

Laufenlassen der  
Triebwerke

An Luftfahrzeugen, die nicht wegrollen, dürfen die Triebwerke nur mit Bewilligung der Vorfeldkontrolle (Apron Control) oder der Airport Authority laufen gelassen werden.

Solche Triebwerkläufe dürfen die Leerlaufdrehzahl nicht überschreiten und höchstens fünf Minuten dauern.

### **Art. 31**

Standläufe

Auf Standläufe sind die Lärmbekämpfungsvorschriften gemäss Art. 31 bis 33 Anhang 1 des Betriebsreglements anwendbar.

### **Art. 32**

Arbeiten an Treib-,  
Schmierstoff- und  
Hydraulikanlagen

Arbeiten an Treibstoff-, Schmierstoff- und Hydraulikanlagen, bei denen die Gefahr besteht, dass Flüssigkeiten auslaufen, sind verboten.