

Airline Safety Briefing Flughafen Berlin Brandenburg EDDB

Verortung von Crew-Zugängen

Der Wechsel von Landseite zu Luftseite sowie umgekehrt, erfolgt durch die Zugangskontrollstellen (ZKS). Die Identitätsüberprüfung und Luftsicherheitsüberprüfung wird dort vorgenommen.

Luftfahrzeugbesatzungen passieren beim Abflug auf der Grundlage des Flugbesatzungsausweises bzw. des Company-Ausweises in Zusammenhang mit einem gültigen Personalausweis / Reisepass eine beliebige Zugangskontrollstelle für Personal und Waren.

Hierfür können zu Fuß die Zugangskontrollstellen in den Abfertigungsterminals oder per Flugbesatzungsbus die Zugangskontrollstellen im Außenbereich genutzt werden.

Terminal T1

Schengen und Non-Schengen Flugbetrieb

Crewzugang erfolgt über die **ZKS 23 im Terminal T1** (siehe Abbildung 1). Nach Überprüfung durch das Sicherheitspersonal und der Zugangsberechtigung führt der weitere Crew Weg:

- über ein zugewiesenes Treppenhaus in die Ebene E0. Der Ausgang vom Treppenhaus zum Abfertigungsvorfeld wird durch Personal der zuständigen Abfertigungsgesellschaft freigegeben (muss von der Crew angefordert werden), oder
- durch den Abflugwartebereich zum Gate, dieses wird durch Personal der zuständigen Abfertigungsgesellschaft freigegeben (muss von der Crew angefordert werden).



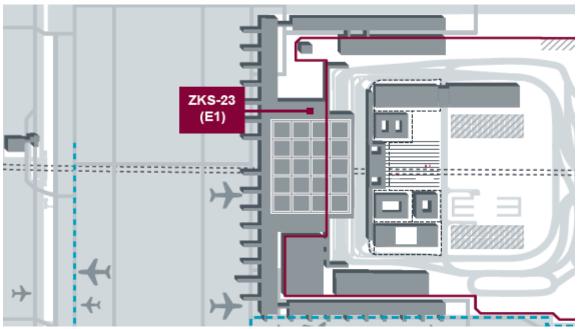


Abbildung 1: Terminal T1 Übersicht

Ankunft und Verlassen der Luftseite

Ankommende Luftfahrzeugbesatzungen verlassen die Luftseite fußläufig über die

- Ankunftsbereiche in den Terminals 1 und 2,
- mittels Shuttle über eine der Zugangskontrollstellen im Außenbereich des Flughafens.

Für die Einhaltung der grenzpolizeilichen und zollrechtlichen Formalitäten bei Abflug und Ankunft ist in jedem Fall die Flugbesatzung selbst verantwortlich.



Flight Safety

Einweisen von Luftfahrzeugen

Auf dem Flughafen Berlin Brandenburg gibt es nur an den Vorfeldern B und C sowie auf den Positionen A13-A19 sowie E21-E35 ein visuelles Andock-Führungs-System. Auf allen anderen Vorfeldern gibt es **kein** visuelles Andock-Führungs-System. Das korrekte Positionieren eines Luftfahrzeugs wird in diesen Fällen durch **die Handzeichen eines Marshallers**, gemäß Flugplatzhandbuch EDDB sichergestellt.





Aufrollen auf Standplatz **ausschließlich** mit aktiven Andock-Führungs-System oder Anweisungen eines Marshallers!

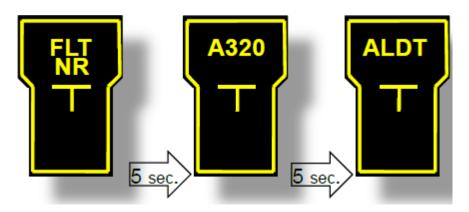


Kontaktieren Sie unverzüglich **APRON CONTROL** und stoppen das Luftfahrzeug,
wenn sich **kein** Marshaller am Standplatz
befindet, ein Problem mit dem AndockFührungs-System besteht oder ein **E-STOP**angezeigt wird!

Andockführungssystem - VDGS

Auf den Vorfeldern B und C, sowie auf den o.g. Teilen der Vorfelder A und E, dient das VDGS der Führung des rollenden Luftfahrzeugs auf der Einrolllinie und gibt das Haltesignal beim Erreichen der Halteposition am Luftfahrzeugstellplatz.

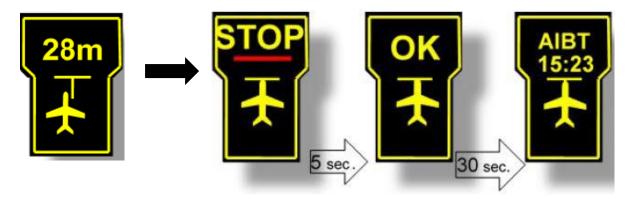
Anzeige nach Landung und vor Einrollen des Luftfahrzeugs auf die Parkposition:



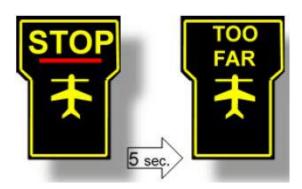
Zusätzlich wird die Unterflurbefeuerung (Orange) für die Einrolllinie aktiviert.



Anzeige während des Aufrollens:



Anzeige bei Überrollen des Haltepunktes:



Not - Stopp



Die Anweisung eines Marshallers stehen immer über denen des VDGS Systems!

Runway Ahead Markierung





Überrollen des Runway Haltepunktes nicht ohne vorherige Freigabe der Luftverkehrskontrolle!



Bei Erkennen der RWY AHEAD Markierung liegt die Start-/Landebahn unmittelbar voraus!



Virtueller Hof

Als virtueller Hof wird die Querung der nördlichen Betriebsstraße zwischen Vorfeld B und D bezeichnet (Abbildung 2).



Rollverkehre können durch Stoppbars gesteuert werden.



Der virtuelle Hof kann nur über die Rollbahn VC überquert werden!

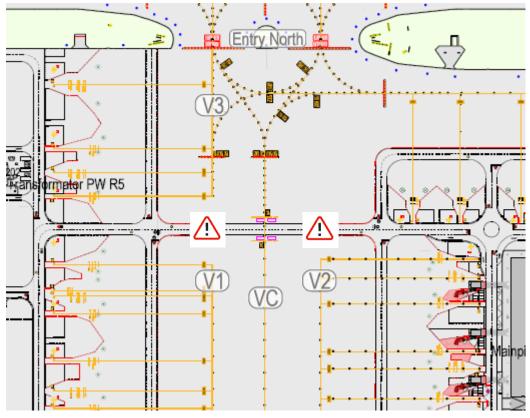


Abbildung 2: Virtueller Hof



Physische Trennungen in Form von Lampen und Schutzbarrieren sind außerhalb der Wintersaison möglich. Achten Sie auf die Rollanweisungen und nutzen Sie die aktuellen AIP Karten!



Bei Nutzung der Rollbahn VC zwischen Entry North und Entry South sind "Swing Over" Anweisungen in jedem Bereich durch Apron Control / ATC möglich. Eine entsprechende Rollleitlinie von VC nach V1 oder V2 ist nicht überall vorhanden!



Von der Rollbahn VC existiert keine gelbe Rollleitlinie zu den Positionen auf Vorfeld B und D. Stattdessen sind entsprechende Hinweismarkierungen zu den einzelnen Positionen vorhanden.

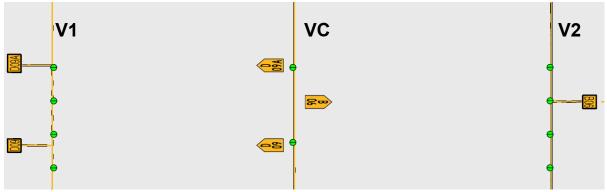


Abbildung 3: Positionskennzeichnungen von TWY VC

Stopbars



Aktivierte rote Stoppbars dürfen keinesfalls überrollt werden. Dies gilt auch dann, wenn eine Freigabe durch die DFS vorliegt.

Follow Me Anforderung

Bei Problemen oder Unsicherheiten kann über den Tower zu jeder Zeit ein Follow Me Fahrzeug angefordert werden.





Pushback Clearance

Das Verfahren für das Anlassen der Triebwerke und die Freigabe des Pushbacks erfolgt nach dem folgenden Verfahren:





START UP CLEARANCE # PUSHBACK CLEARANCE!

(Start up Clearance ist nicht die Pushback Clearance)

Pushback von den Standplätzen E21-E35

Pushbacks von den Standplätzen E21 bis E35 werden auf die Rollgasse P2-Orange ausgeführt. Luftfahrzeuge werden auf P2-Orange geschoben, damit der Rollverkehr auf P2 nicht beeinträchtigt wird. Nach Abkoppeln des Schleppgeräts rollen die Luftfahrzeuge nach Anweisung der Vorfeldkontrolle direkt von P2-Orange auf Rollgasse P2.

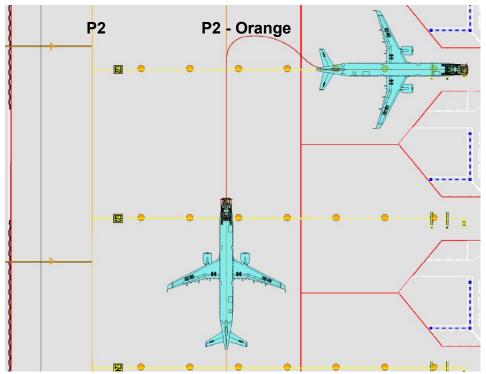


Abbildung 4: Beispiel für Pushback auf P2-Orange



Pushback mit Push and Pull Verfahren

Bei Pushbackvorgängen von den Positionen B01 – B03 und D01 – D06 kommt das Push and Pull Verfahren zum Einsatz. Dabei wird das Luftfahrzeug nach erfolgtem Pushback bis zu einem bestimmten Punkt durch das Schleppfahrzeug vorgezogen.



Anlassen der Triebwerke erst nach Freigabe der Bodencrew – Unfallgefahr!

Remote Enteisung auf Vorfeld E

Luftfahrzeugtypen bis ICAO Code Letter C werden auf definierten Standplätzen (De-icing Pads) auf dem Vorfeld E remote enteist.

Die Zuführung der Luftfahrzeuge auf die aktiven De-icing Pads erfolgt nördlich und südlich, entgegen dem Standardrollverfahren, über die Standplatzrollgasse P2. Die Positionierung der Luftfahrzeuge erfolgt entsprechend "facing west".

Die De-icing Pads sind mit Bodenmarkierungen (z.B. PAD07) sowie jeweils mit einem (DEICING-HOLD) Balken markiert.

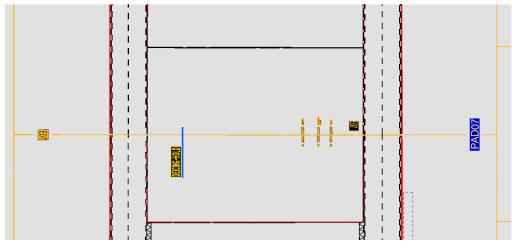


Abbildung 5: Markierung De-Icing Pad Vorfeld E

Die Luftfahrzeuge rollen selbstständig (ohne Marshaller) auf und bleiben auf Höhe der DEICING HOLD Markierung stehen (Abb.6).



Abbildung 6: Luftfahrzeugpositionierung Remote Enteisung Vorfeld E



High Intensity Runway Operations HIRO



Luftfahrzeugführer haben sicherzustellen, dass sie nach erfolgter Freigabe zum Abflugpunkt oder Startfreigabe diese Anweisungen ohne Verzögerung ausführen, um die Belegungszeiten der Start-und Landebahnen möglichst gering zu halten.

- Grundsätzlich ist bis zum CAT I-Rollhalt vorzurollen. Am CAT II/III Rollhalt ist nur während CAT II/III/ LVTO oder auf Anweisung der Platzkontrolle zu halten.
- Cockpit-Überprüfungen sollten vor dem Aufrollen auf die Start-und Landebahnen abgeschlossen sein.
- Anweisungen der Platzkontrolle, sich für einen Sofortstart bereit zu halten ("be ready for/expect immediate departure"), werden erteilt, wenn eine verzögerungsfreie Ausführung der nachfolgenden Startfreigabe mit möglichst geringer Belegungszeit der Start-und Landebahn gewährleistet ist. Luftfahrzeugführer, die dies nicht ausführen können, haben die Platzkontrolle umgehend entsprechend zu informieren.
- Beim Verlassen der Piste sollte der Rollhalt schnellstmöglich überrollt werden

Alle weiteren Punkte zum HIRO Verfahren sind im AIP AD 2.20, Punkt 10 zu finden.

Weitere Hotspots

Weitere Gefahrenpunkte auf dem Flughafen Berlin Brandenburg sind auf der Luftfahrtkarte im **AIP** mit der Registrierung **AD 2 EDDB 2-7** zu finden.

Notrufnummern

 Verkehrsleiter vom Dienst:
 +49 (0)30 6091 10110

 Leitstelle Feuerwehr:
 +49 (0)30 6091 112

 Leitstelle Sicherheit:
 +49 (0)30 6091 110

 Leitstelle Technik:
 +49 (0)30 6091 10600

Frequenzen

EDDB Tower - N: 120.030 MHz EDDB Tower - S: 118.805 MHz

EDDB Ground: 121.705 MHz und 129.505 MHz

EDDB Apron - N: **129.605 MHz**EDDB Apron - S: **121.855 MHz**Berlin Delivery: **121.605 MHz**

Alle gültigen Frequenzen sind außerdem der aktuellen AIP Version zu entnehmen.



Allgemeine Sicherheitshinweise

Reflektierende Warnkleidung





Der Zugang zu nicht allgemein zugänglichen Anlagen und Bereichen ist **nur mit reflektierender Warnschutzkleidung erlaubt**, die mindestens EN ISO 20471 Klasse 2 erfüllen.



Eine Ausnahme ist der begleitete Transfer zwischen Luftfahrzeug und Crewtransportfahrzeug.

Rauchverbot





Rauchen ist in allen Bereichen, Gebäuden, Hallen als auch in Fahrzeugen **verboten**.



Rauchen ist nur in gekennzeichneten Bereichen gestattet.

Wasserablass aus Luftfahrzeugen



Das Ablassen von Wasser auf die Flugbetriebsflächen ohne entsprechendes Auffangbehältnis ist bei Temperaturen ≤ 0°C grundsätzlich verboten.



Ausnahmen können nach Rücksprache mit der Verkehrsleitung genehmigt werden.

Kontakt

Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Safety Management

Mail: safety@berlin-airport.de Telefon: +49 (0)30 6091 70310

Für allgemeine Informationen zum Flughafennotfallplan kontaktieren Sie bitte notfallmanagement@berlin-airport.de