

Operations Manual Eindhoven Airport



uitgave 1-12-2023

Operations Manual Eindhoven Airport

Colofon

Operations Manual Eindhoven Airport

Uitgave 1-12-2023

Versie 1.3

Eindhoven Airport N.V.

Office Luchthavenweg 13

Telefoon +31 (0) 40 2919 829

Terminal Luchthavenweg 25,

5657 EA Eindhoven

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
HOOFDSTUK 1	4
1.1 Wijzigingstabel.....	4
1.2 Afkortingen.....	5
HOOFDSTUK 3	6
Ondersteunende procedures	6
3.1 Extensieverlening*	6
3.2 Proefdraaien*	11
3.3 Pushbackprocedures*	14
3.4 Sleepregeling Vliegtuigen*	18
3.5 Taxi procedures*	19
3.6 Vliegtuigopstelplaatsen (VOP) en dienstwegen*	20
3.7 Tanken (met passagiers aan boord c.q. terwijl passagiers in- of uitstappen)*	26
HOOFDSTUK 4	31
Communicatie	31
4.1 Platform Safety Overleg*	31



1.1 Wijzigingstabel

Alle wijzigingen worden in dit document kenbaar gemaakt door middel van een zwarte kantlijn, aan de linkerkant van de titel en/of tekst. Hieronder worden de wijzigingen in het document per versienummer en datum zichtbaar gemaakt.

Datum	Versienr.	Omschrijving
1-12-2021	1.0	Eerste uitgave.
1-12-2023	1.3	Algehele revisie van het document. Redactionele wijzigingen en volgende specifieke wijzigingen zijn toegepast: <ul style="list-style-type: none">• 1.2 Afkortingen: Update afkortingenlijst;• 3.2 Proefdraaien: Proefdraaiplaats Bravo verduidelijkt;• 3.4 Sleepregeling Vliegtuigen: Regels verduidelijkt omtrent toew.

1.2 Afkortingen

(DD) AOM	(Dienstdoende) Airport Operations Manager
AAO	Airport Operations Manager
ACR	Aircraft Classification Rating
ACNL	Airport Coordination Netherlands
AMC	Air Mobility Command
BA	Business Aviation
BCU	Bird Control Unit (Defensie)
BIB	Bureau Infrastructuur Beheer
BRW	Brandweer (Defensie)
BZO	Bijzondere zichtomstandigheden
CEO	Chief Executive Officer
CIS	Communicatie- en informatiesystemen Defensie
CLSK	Commando Lucht Strijd Krachten
CMT	Crisis Management Team
COO EA	Chief Operations Officer Eindhoven Airport
CQMS	Compliance, Quality Manager Safety
Cur Ops	Current Operations (Defensie)
DLB	Defensie Luchtmacht Brandweer
DM (Sup)	Duty Manager (Supervisor) (Defensie)
EA	Eindhoven Airport
FOD	Foreign Object Debris/Damage
GA	General Aviation
HAM	Head of Asset Management
HBS	Hold Baggage Screening
ICAO	International Civil Aviation Organization
KMAR	Koninklijke Marechaussee
LHD	Luchthavendienst (Defensie)
LHIK	luchthavenidentiteitskaart
LVL	Luchtverkeersleiding
LVP	Low Visibility Procedures
NM	Nautical Miles
NOTAM	Notice To Air Men
OM	Operations Manual
OM EA	Operations Manual Eindhoven Airport
OMGWS	Outer Main Gear Wheel Span
Ops	Operations
OPS DIR	Operationeel Directeur
OSC	On Scene Commander
PCR	Pavement Classification Rating
PRM	Passengers Reduced Mobility
QRC	Quick Reference Card
RI&E	Risico Inventarisatie & Evaluatie
RVGLT	Regeling Veilig Gebruik Luchthavens en andere Terreinen
SAM	Safety Manager
SEM	Security Manager
SFO	Sectie Facilitaire Onderhoud
TWR	Toren (luchtverkeersleiding Defensie)
TWR-VKL	Torenluchtverkeersleiders
TWR-GMC	Torengroundverkeersleider

Ondersteunende procedures

3.1 Extensieverlening*

Luchthavenbesluit

1. De luchthaven is voor commercieel burgerluchtverkeer geopend op maandag tot en met zondag:
 - a. Voor landend luchtverkeer tot 24.00 uur met dien verstande dat in de periode tussen 23.00 uur en 24.00 uur niet meer dan 8 landingen per dag zijn toegestaan **;
 - b. Voor vertrekkend luchtverkeer tot 23.00 uur
2. In afwijking van het eerste lid onderdeel a, is de luchthaven geopend voor commercieel burgerluchtverkeer dat volgens schema of vliegplan tussen 22.00 uur en 23.00 uur dan wel tussen 23.00 uur en 24.00 uur had moeten landen, doch vanwege de hierna te noemen omstandigheden bij aankomst is vertraagd, mits de landing niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane tijdstip plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft gekregen van de verkeersleiding*:
 - a. Onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek van de luchthaven van herkomst redelijkerwijs niet voorzien hadden kunnen worden;
 - b. Verkeersleiding technische redenen.

***Aanvulling Vergunning burgermedegebruik*

.., onder de voorwaarden dat:

- a. *er geen landingen van civiele luchtvaartuigen mogen worden gepland na 23.00 uur;*
 - b. *de luchthaven geopend is voor landend burgerluchtverkeer van 07.00 uur tot 24.00 uur, onder de voorwaarde dat, gelet op artikel 4.2.2, eerste lid, onder a, van het Luchthavenbesluit Eindhoven, er tussen 23.00 uur en 24.00 uur zonder opgave van reden niet meer dan acht (8) vertraagde landingen per dag zijn toegestaan, met dien verstande dat tussen 23.30 uur en 24.00 uur deze mogelijkheid is beperkt tot twee (2) vertraagde landingen per dag tot een maximum van 50 vertraagde landingen per jaar;*
 - c. *de extensieregeling voor landend vliegverkeer, zoals gesteld in artikel 4.2.2, tweede lid, van het Luchthavenbesluit Eindhoven, van toepassing is van 23.00 uur tot 24.00 uur op het burgerluchtverkeer dat volgens vliegschema gepland had moeten landen tussen 22.00 uur en 23.00 uur indien aan de voorwaarden uit vorengenoemd artikel is voldaan;*
3. In afwijking van het eerste lid onderdeel b, is de luchthaven geopend voor commercieel burgerluchtverkeer dat volgens schema of vliegplan tussen 22.00-23.00 had moeten vertrekken, doch vanwege de hierna genoemde omstandigheden bij vertrek is vertraagd, mits het vertrek niet later dan één uur na het laatst regulier toegestane tijdstip plaatsvindt en de gezagvoerder toestemming heeft verkregen van de luchtverkeersleiding*:
 - a. Een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaart technische gronduitrusting;
 - b. Extreme meteorologische omstandigheden, die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.

*In alle gevallen zal de gezagvoerder/ luchtvaartmaatschappij toestemming voor extensie moeten verkrijgen via de DD AOM van Eindhoven Airport N.V. Deze zal contact opnemen met de TWR Vliegbasis Eindhoven om te vernemen of er een onmogelijkheid is om extensie te kunnen toestaan.

De DD AOM hanteert bij het bepalen van extensieverlening de volgende instructies:

1) instructie Extensieverlening 2) Quick Reference Card Extensieverlening

Binnenkomende vluchten

- Vertraagde toestellen die gepland stonden voor 23.00, mogen tussen 2300LT en 2400LT binnenkomen tot een maximum van 8 toestellen waarvan maximaal 2 tussen 23.30 en 24.00. Voor de vertraagde vluchten na 23.30 geldt een maximum van 50 per kalenderjaar. Hier is dan geen extensieprocedure voor nodig.
- Bij meer dan 8 of meer dan 2 na 23.30 (of >50 na 23.30) kan maximaal 1 uur (dus tot uiterlijk 24.00Lt) extensie verleend worden indien voldaan wordt aan de gronden uit het Luchthavenbesluit

Extensieverlening binnenkomende vlucht:

- Loop de QRC af
- De AOM zal bij een extensieverzoek helder moeten stellen dat de gronden van het luchthavenbesluit van toepassing zijn en dit duidelijk vermelden op het formulier E.

Vertrekkende vluchten

Na 23.00 uur mogen regulier geen toestellen vertrekken.

Eindhoven Airport heeft invloed op het vertrek. Hieronder staan de afspraken en instructies die moeten voorkomen dat een toestel later dan 23.00 uur vertrekt.

- Om extensiesituaties zoveel mogelijk te voorkomen, houden we in de capaciteitsdeclaratie een marge aan en ligt de STD 30 min voor de laatst mogelijk geplande vertrektijd van 23.00. Als Eindhoven Airport dit wijzigt dan zal zij daarover in overleg treden met de afhandelaar en eventuele andere ketenpartners. De AOM zal bij verwachte late binnenkomende vluchten tijdig moeten inschatten of de geplande omdraaitijd kan worden gehaald en of daarmee de vertrektijd binnen openingstijd blijft. Houd ook rekening met taxiën.
- Geen risico's nemen dat je een kist misschien wel sneller dan normaal kan omdraaien.
- Bij kritische vluchten (dicht op sluitingstijd) zorgt AOM voor focus in de operatie (aandacht tijdens ochtendbriefing + zelf vinger aan de pols houden: checken of vertraging bij binnenkomst wordt verwacht en checken of kritieke onderdelen op tijd worden afgesloten).
- Binnenkomende vluchten die door late aankomst wél kunnen landen maar niet meer kunnen vertrekken zullen hier tijdig voor landing over worden geïnformeerd en worden geadviseerd om uit te wijken.
- TWR spant zich in om alle vluchten binnen de mogelijkheden te laten landen en vertrekken. Indien dit krap wordt en er ook inkomend verkeer is rond 23.00 dan zal hij het vertrekkende verkeer prioriteit geven. TWR en AOM stemmen af indien de situatie hierom vraagt.

Extensieverlening vertrekkende vlucht:

- Loop de QRC af
- De AOM zal bij een extensieverzoek helder moeten stellen dat de gronden van het luchthavenbesluit van toepassing zijn en dit duidelijk vermelden op het formulier E. Administratie

Bij elke extensie zal door de AOM een Formulier melding voorvallen en klachten Deel E worden gemaakt en verstuurd worden naar de personen/afdelingen vermeld op dit formulier.

FORMULIER MELDING VOORVALLEN EN KLACHTEN E- Extensie

Alleen formulier invullen als extensie daadwerkelijk is gebruikt

Datum:	Airline:
Vluchtnummer:	Herkomst/Bestemming:
<input type="checkbox"/> Aankomend; reden: <input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> Vertrekkend; reden: <input type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b	
Aanleiding:	
Extensie verleend door:	
Actual landing time: Actual take-off time:	

FORMULIER MAILEN NAAR COO EA EN MEDEWERKER RBS meldingenbureau@eindhovenairport.nl

Operationalisering gronden extensie (Artikel 4.2.2 Luchthavenbesluit iom MLA)

Inkomend verkeer

a. onverwachte vertragende omstandigheden, die op het moment van vertrek van de luchthaven van herkomst redelijkerwijs niet hadden kunnen worden voorzien;

Actual Time of Departure (ATD) vanaf departure aerodrome zou op basis van Estimated Elapsed Time (EET) uit Flight Plan (FPL) tot een landing binnen openstelling (zonder behoefte voor extensie) hebben geleid.

Bijvoorbeeld: airborne delay als gevolg van weersomstandigheden, LVL ingrijpen (sequencing) of headwind. Tevens van toepassing op een vlucht die vanwege een medische of technische reden uit moet wijken, maar daarna de vlucht voortzet naar Eindhoven.

Vraag: Wat als meteo van invloed is en-route / bij landing?

Antwoord: Bij meteoovertragingen en route of tijdens landing (go around oid) is de extensieregeling van toepassing.

Vraag: Wat als pax ineens van boord wil/paniekaanval, valt dat ook onder medische reden?

Antwoord: Alleen van toepassing NA vertrek van luchthaven, dus bij tussentijds uitwijken per definitie van toepassing, als de pax VOOR vertrek van de luchthaven van boord wil geldt dit niet (vertrek is off blocks)

b. verkeersleidingtechnische redenen.

Vlucht heeft een ETD welke op basis van EET tot een landing binnen openstelling leidt, echter is de ATD vertraagd als gevolg van ATFCM regulaties (CTOT) waardoor extensie benodigd is.

Vraag: Kan dit ook en-route zijn? Ongunstige baan / Veel inkomend tegelijk? Ook AOCS/ lokale toren Storing LVL apparatuur/ staking LVL (niet altijd CTOT)

Antwoord: Geldt alleen voor CTOT (dit is ook te handhaven), overige situaties vallen in de bovenstaande categorie onder a.

Vraag: Wat als het toestel aan het wachten is op de ctot en de restrictie wordt ineens ingetrokken waardoor er geen slot meer is. Echter door het wachten kan men niet meer landen voor sluit. Deze discussie hebben we al eerder gehad. Toen werd gezegd. Tja nu geen slot meer dus geen reden voor extensie.

Antwoord: Deze situaties vallen ook onder de extensieregeling, er is namelijk aantoonbaar dat de vlucht op tijd klaar was (EOBT), maar vanwege een CTOT moest wachten. Door het vervallen van de CTOT verandert de situatie niet. (Concreet: Vlucht is nog steeds te laat vanwege de (vervallen) CTOT)

Vertrekkend verkeer

a. een technische storing van het luchtvaartuig dan wel van de luchtvaarttechnische gronduitrusting;

Vlucht is gereed voor een vertrek binnen openstelling, echter wordt vertraagd door het disfunctioneren van luchtvaartuig dan wel gronduitrusting (GPU/pushbackvoertuig).

Vraag: Valt ook LVL apparatuur onder gronduitrusting?

Antwoord: Ja, echter wordt dit alleen toegepast op de individuele vlucht en dus niet op gestapelde vertraging gedurende de dag. (Kortom: vlucht is op tijd gereed, maar door niet beschikbaar zijn van LVL apparatuur kan de vlucht niet binnen reguliere openstelling vertrekken)

b. extreme meteorologische omstandigheden die een vertraging van de start volgens dat schema rechtvaardigen.

Vlucht loopt door meteorologische omstandigheden (mist/onweer/extremiteiten) op Eindhoven vertraging op, dit betreft alleen vertraging die wordt opgelopen tijdens de turnaround of vluchtvoorbereiding voor de desbetreffende vlucht op luchthaven Eindhoven. Vertraging opgelopen tijdens eerdere vluchten rechtvaardigt geen extensieverlening.

Vraag: Stel wij hebben alles op tijd gepushed echter door verkeersleiding kan men niet starten voor sluit. Komt de kist dan terug of mag die dan nog starten.

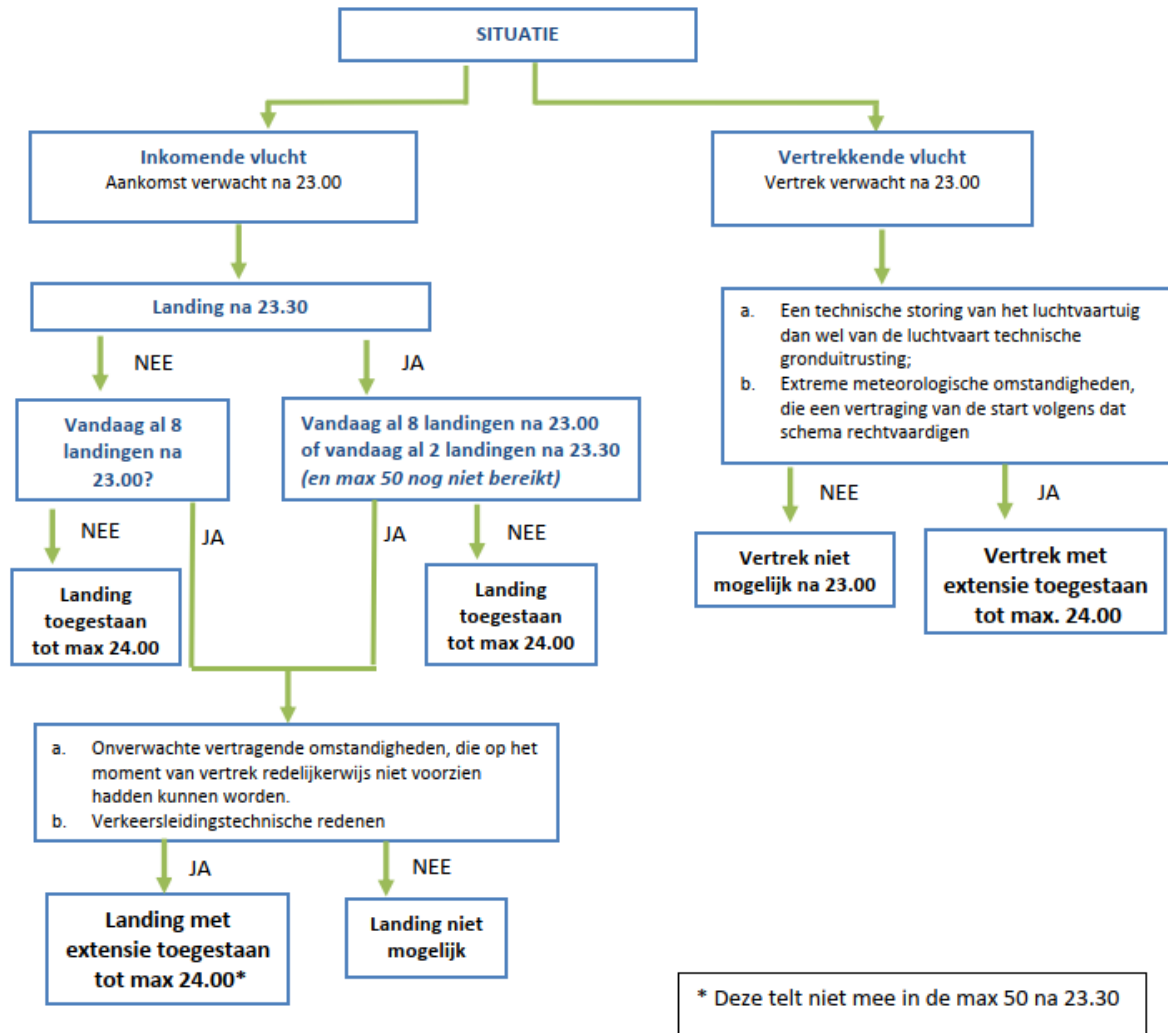
Antwoord: Vertrekkende vluchten kunnen geen gebruik maken van de extensie als ze op basis van de pushback op tijd kunnen vertrekken.

Vraag: Bijv. wachten op een arriverende kist. Gaan de arrival dan een langere route vliegen om starten mogelijk te maken binnen sluitingstijd. Dat past dan wel onder extensie reden aankomend deel b)

Antwoord: Het is aan LVL om prioriteit te geven aan het vertrekkende verkeer, aangezien er meer ruimte is voor landend verkeer, ook na 2300lt.

Quick Reference Card
EXTENSIE VERLENING
VERSIE JANUARI 2023

Zie ook Procedure Extensieverlening (Operations Manual EA)



* Deze telt niet mee in de max 50 na 23.30

EXTENSIE VERLEEND: FORMULIER MELDING VOORVALLEN & KLACHTEN DEEL E OPMAKEN

3.2 Proefdraaien*

Doel

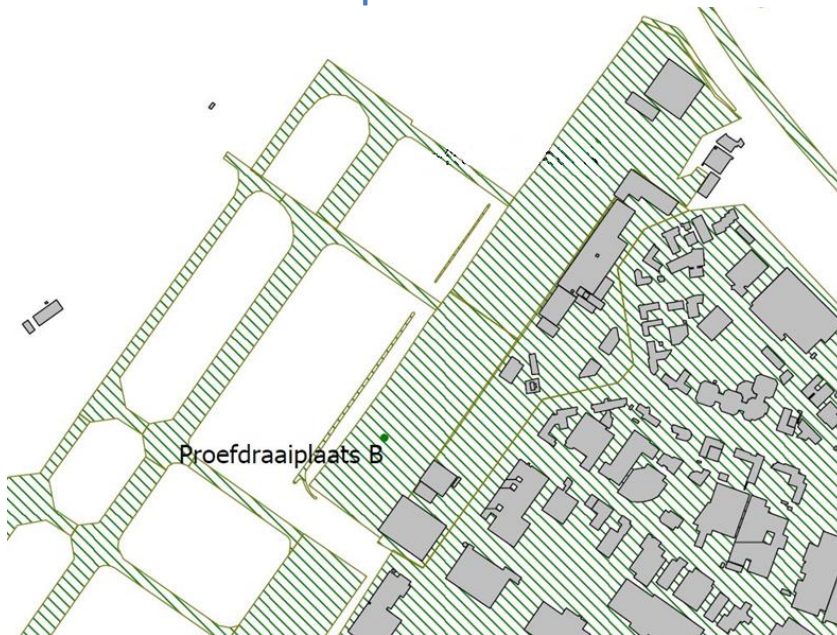
Proefdraaien betreft het starten en laten draaien van vliegtuigmotoren om testprogramma's aan het betreffende vliegtuig te kunnen uitvoeren, waarbij het draaien van de motoren noodzakelijk is en waarbij niet wordt overgegaan tot een vliegbeweging.

Proefdraaien is uitsluitend toegestaan op de daarvoor aangewezen locatie en tijden. Gebruikers dienen te werken conform de 'Regeling proefdraaien Eindhoven Airport' en het hieronder genoemde. De Regeling proefdraaien wordt verstrekt aan de afdelingen van EA die bekend dienen te zijn met deze procedures.

Het uitvoeren van een engine test op een vliegtuigopstelplaats is alleen toegestaan tot 'ground idle'. Dit kan telefonisch worden aangevraagd bij de DD AOM.

Voor proefdraaien "flight idle" en hoger dient vooraf een schriftelijk verzoek te worden ingediend bij de DD AOM.

Proefdraai locatie civiel platform



Figuur: proefdraailocatie B civiel platform

Werkwijze

- De luchtvaartmaatschappij of het onderhoudsbedrijf dient een verzoek in middels het formulier 'Aanvraag proefdraaien' bij de DD AOM;
- Hierbij gelden de regels uit de regeling proefdraaien en dient de AOM te werken middels "beslismodel Proefdraaien".
- Proefdraaiplaats B bevindt zich tussen push positie S12 en S13. Het toestel dient tussen deze twee push posities gepositioneerd te worden;
- Indien proefdraaien is toegestaan, zal de DD AOM de TWR-VKL informeren over geplande proefdraaien en maakt afspraken m.b.t. eventuele restricties;
- De DD AOM verwerkt de aanvraag volgens de vigerende voorwaarden en informeert de luchtvaartmaatschappij of het onderhoudsbedrijf of de proefdraaibeurt wel/niet is toegestaan;
- Na afloop van het proefdraaien, doch binnen 24 uur, dient het formulier 'Registratie feitelijke proefdraaien' verzonden te worden naar de DD AOM door de luchtvaartmaatschappij of het onderhoudsbedrijf;

- Formulieren worden door de DD AOM verwerkt in het overzicht proefdraaien;
- De milieumanager draagt zorg voor de rapportage, indien deze voor het bevoegd gezag wordt opgevraagd;
- De milieumanager draagt zorg voor volledigheid betreffende de milieuvergunning;
- Medewerker Financiële zaken zal aan het einde van iedere maand verwerkte gegevens gebruiken voor doorberekening van proefdraaikosten aan de luchtvaartmaatschappij(en).

Te nemen maatregelen

Voordat toestemming wordt gegeven, zal de DD AOM nagaan of de situatie op de positie zodanig is, dat de veiligheid tijdens het proefdraaien gewaarborgd is, uitgaande van onderstaande richtlijnen:

- Blokken zijn gelegd c.q. remmen vast;
- Anti-collision light aan tijdens draaien motor(en);
- Proefdraaiomgeving vrij van FOD;
- Proefdraaiomgeving vrij van personen anders dan van de luchtvaartmaatschappij c.q. onderhoudsmaatschappij;
- Positie brandblusser op daarvoor bestemde plaatsen aanwezig.

Tijdens de engine test houdt een persoon van de onderhoudsmaatschappij en/of de luchtvaartmaatschappij toezicht.

Bij afwijking van bovenstaande dient de engine test via de TWR-VKL of direct door het aanwezige personeel te worden gestopt. In geval van afwijkingen zal de DD AOM direct worden ingelicht.

Administratieve verwerking

- Proefdraaibeurten (incl. Ground Idle) worden geregistreerd in het dienstrapport en het overzicht proefdraaien;
- Formulieren worden opgeslagen op Sharepoint door de DD AOM (Noot: 'Registratie feitelijke proefdraaien' opslaan als PDF bestand!).

AANVRAAG PROEFDRAAIEN

Naam aanvrager :
 Bedrijf :
 Telefoonnummer :
 Faxnummer :
 Datum proefdraaien :
 Bezettingstijd :

Vliegtuigtype :
 Registratie :
 Motortype :
 Tijdsduur in minuten :

Vermogen		LAAG	HOOG	HOOG	HOOG
	GI	FI	50%	75%	100%
Motor 1					
Motor 2					
Motor 3					
Motor 4					
<i>Motor 1 (indien 2 motoren ná elkaar proefdraaien)*</i>					
<i>Motor 2 (indien 2 motoren ná elkaar proefdraaien)*</i>					
Locatie:					

* Indien proefdraaien plaatsvindt met twee motoren ná elkaar, exacte tijdstip (van/tot) aangeven!

(in te vullen door Airport OPS Eindhoven Airport NV)

Aanvraag geaccepteerd : Ja / Nee. Indien nee, reden:

Reden indien afwijking Proefdraaiplaats B :

Datum: :

Handtekening EA AOM :

EINDHOVEN AIRPORT OPERATIONS
TEL: 040-2919823
E MAIL: OPERATIONS@EINDHOVENAIRPORT.NL

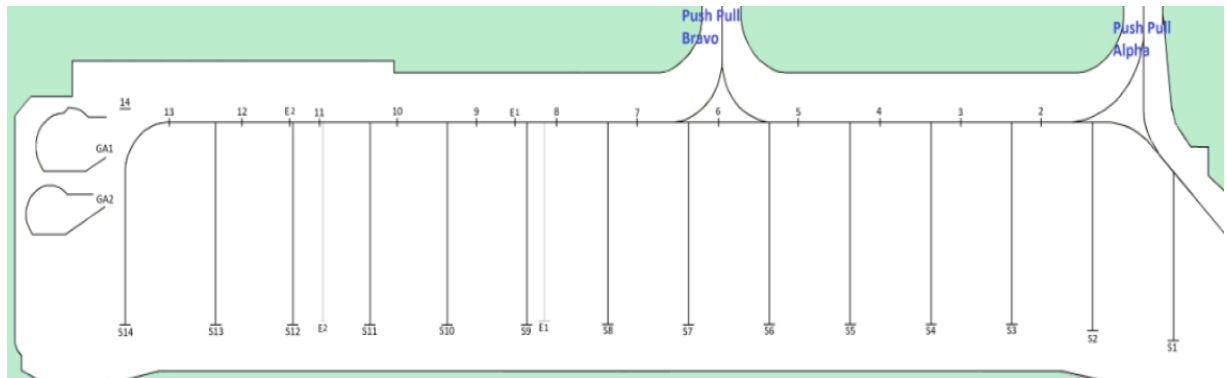
Versie 2021

3.3 Pushbackprocedures*

Doel

Het doel van deze instructie is te borgen dat het m.b.v. een pushback truck verplaatsen van een vliegtuig vanaf een VOP op een veilige wijze geschiedt, door daartoe bevoegde personen en volgens de aangegeven routes.

Toestellen geparkeerd op de nose-in posities (S & E-posities) dienen van de VOP naar de taxitrack verplaatst te worden middels het pushbacken. Dit betreft het verplaatsen van een vliegtuig middels een pushbacktruck. Aan het einde van de pushback staat het neuswiel van het vliegtuig op één van de pushstops.



Deze instructie is van toepassing op het civiele platform en intersectie L1 & L2.

Over intersectie L1 mag maximaal een Code C toestel (i.v.m. afstand tot de nieuwe dienstweg naar civiele platform (obstakel)).

Pushstops

Ten behoeve van de communicatie en een efficiënt gebruik van het platform wordt gewerkt met Pushstops S & E posities. Wanneer een pushstop wordt gecommuniceerd, dient de Pushbacker het toestel met zijn neuswiel op die positie te zetten. Markering Pushstops: witte letter/cijfer combinatie op de taxilane.

Hulplijnen

Ter ondersteuning van de pushbackchauffeur zijn bij S & E-posities witte hulplijnen neergelegd.



Verantwoordelijkheden

- De afhandelaar plant de pushbackvolgorde en stuurt de chauffeurs aan. De AOM informeert TWR-GMC bij adhoc wijzigingen. De TWR-GMC bepaalt de daadwerkelijke pushbackvolgorde op basis van situationele efficiëntie.
- Het pushbacken wordt uitgevoerd door de afhandelaar, deze heeft daartoe nader gedetailleerde werkinstructies.
- De pushback chauffeur dient bevoegd en opgeleid te zijn voor het begeleiden van een vliegtuig verplaatsing.
- Het correct bedienen van het vliegtuig en het aanvragen van de benodigde klaring is de verantwoordelijkheid van de eindverantwoordelijke in de cockpit.
- De medewerkers van de afhandeling van elke vlucht controleert en draagt zorg voor een FOD vrije VOP waarop het vertrekkende vliegtuig staat geparkeerd.
- Bij pushback operaties dient de pushback chauffeur voldoende klaring te houden met andere vliegtuigen en aanwezige obstakels;

- Om blast op de VOP's te voorkomen, zal de pushback normaliter volledig uitgevoerd worden, totdat het toestel recht op de taxibaan staat.
- Indien klaringslimieten (obstakelvrije ruimten) bij het verplaatsen van een vliegtuig overschreden worden zal vooraf de DD AOM worden ingelicht.
- De luchtverkeersleiding is verantwoordelijk voor de coördinatie van vliegtuig verplaatsingen, alsmede voor het geven van klaringen voor het opstarten van motoren en het uitvoeren van de verplaatsing. De pushbacker geeft de laatste toestemming voor het opstarten van de vliegtuigmotoren.

Werkwijze

- De TWR-GMC bepaalt, in eerste instantie de "pushback" volgorde en de "pushback" locatie. De afhandelaar zorgt ervoor dat het toestel dat het eerste te vertrekken toestel een pushback truck aangeleverd krijgt;
- Bij (dreigende) logistieke problemen zullen de DD AOM, de TWR-GMC en de afhandelaar overleggen en waar nodig de volgorde in overleg met TWR-GMC aanpassen;
- De pushbacktruck chauffeurs krijgen de pushbacktruck volgorde van de afhandelaar meege-deeld en een mogelijke afwijkende "push" locatie door de captain, of via Skyguide/ViCOM;
- De TWR-GMC zorgt er standaard voor dat de "push" locatie bekend is bij de captain zodat hij dit vervolgens kan doorgeven aan de pushback chauffeur of vult de "pushback" locatie in via Skyguide/ViCOM;
- De pushbacktruck chauffeurs zorgen ervoor dat er tijdens de push(pull)back **altijd** goed met de betrokkenen gecommuniceerd kan worden.

Standaard pushback procedures

- Vliegtuigen worden standaard (facing north) op de pushstop gezet zoals vermeld in Skyguide;
- Vliegtuig op S1 krijgt altijd een afwijkende push/pull positie;
- Tussen de push stop posities zit altijd 1 VOP. (Bijvoorbeeld; Wanneer er een vliegtuig op push stop 2 staat, kan er gepushed worden vanaf S4, of in getaxied worden naar S4);
- Wanneer er voorlans in getaxied wordt, kan er naar de opvolgende noordelijke VOP in getaxied worden. Bijvoorbeeld; Wanneer er een vliegtuig op pushstop 9 staat, kan er in getaxied worden naar S8;
- Vliegtuig op pushstop 2 is vrij van taxiënd verkeer op L1 (S1);
- Vliegtuig op pushstop 7 is vrij van taxiënd verkeer op L2 (S6 -S1);
- Er kan gebruik gemaakt worden van de term 'pushpull' naar een bepaalde pushstop positie;
- Er kan altijd een pushpull gemaakt worden naar de pushstop belijning op intersectie L1 of L2. Hiervoor wordt de term "push-pull Alfa" voor L1 en "push-pull Bravo" voor L2 gebruikt. Indien een vliegtuig op deze positie wordt gezet dan kan er achterlangs getaxied-geslept-gepushed gepulled worden mits het maximaal een Code C (A321) vliegtuig betreft en het vliegtuig op pushstop L1 of L2 een maximale lengte heeft van 44.5M. Dit i.v.m. minimale afstand centre line taxiway tot object op de intersectie (ICAO ANNEX 14 3.9.8; 26M/EASA CS ADR-DSN.D.260; 26M);
- Wanneer een vliegtuig voor holdingline L1 staat, kan een opvolgend vliegtuig een pushpull Alfa uitvoeren.
- Indien er wordt ingetaxied via L2 dan kan er niet gepushed worden vanaf S5, S6, S7;
- Vliegtuig op pushstop 6 bij voorkeur niet uittaxiën naar L2;

GA1 bezet:

- Vliegtuigen op S13 en S14 krijgen te allen tijde een pushpull naar S12. De reden hiervoor is dat bij aanvang taxi vanaf push positie 13 en 14 te veel jet blast richting GA1 veroorzaakt wordt. Daarnaast is een pushpull van S14 naar pushstop 13 niet mogelijk vanwege de te kleine draaicirkel voor de pushbacktruck.

GA1 niet bezet:

- Pushstop 13 en pushstop 14 zijn beschikbaar voor gebruik;
- Naar pushstop 14 kan enkel gepusht worden vanaf S14. Bij aanvang taxi zal het vliegtuig zelfstandig de bocht naar links maken richting de centre line taxiway;
- Combinatie pushstop 12 en pushstop 14 is niet mogelijk. De combinatie pushstop 11 en pushstop 14 wel;
- Er kan voorlangs ingetaxied worden naar S12 wanneer een vliegtuig op pushstop 13 of 14 staat.

‘Facing south’ pushback procedures

- De term ‘facing south’ kan gebruikt worden indien een vliegtuig andersom op een push positie gezet moet worden;
- Vanaf pushstop 3 kan facing south worden gepushed, met als eerst mogelijke VOP S3;
- De combinatie push stop 5 facing south met pushstop 2 (standaard) is mogelijk indien push stop 5 als eerst gepushed is en daadwerkelijk op positie staat;
- De combinatie push stop 5 facing south met pushstop 3 facing south is mogelijk indien push stop 5 als eerst gepushed is en daadwerkelijk op positie staat;
- Indien push stop 5 facing south wordt gebruikt, kan er worden ingetaxied via L2 (S7-S14 & GA1/GA2);
- Wanneer een pushstop facing south bezet is en er voorlangs in getaxied moet worden, dient er een VOP tussen te zitten. Bijvoorbeeld: Wanneer een vliegtuig op pushstop 3 facing south staat, kan er in getaxied worden naar S5.
- Wanneer een pushstop (facing north) bezet is, kan er voorlangs facing south gepusht worden vanaf de eerstvolgende positie, bijvoorbeeld: vliegtuig vanaf S8 staat gepusht op push positie 8, er kan nu gepusht worden vanaf S7 naar push positie 5 facing south;
- Vliegtuig op pushstop 5 facing south, is vrij van in-taxiënd verkeer op L2 naar S7;
- Vliegtuig op pushstop 3 facing south is vrij van in-taxiënd verkeer op L1 naar S1;

‘Crossbleed’ pushback procedures

- Indien een ‘Crossbleed’ start gemaakt wordt dienen er 2 VOP’s tussen te zitten. Bijvoorbeeld: Wanneer er een vliegtuig op push stop 2 staat welke een ‘Crossbleed’ start maakt, kan er gepushed worden vanaf S5;
- ‘Crossbleed’ starts op pushstop 13 zijn niet toegestaan;
- ‘Crossbleed’ starts op pushstop 14 zijn niet toegestaan;
- ‘Crossbleed’ starts in intersecties L1 en L2 zijn niet toegestaan;

Code E pushback procedures

Indien er met een Code E vliegtuig gepushed wordt vanaf een E-spot dienen er 2 VOP’s tussen te zitten.

- Vliegtuig op E1: Eerst volgende pushback mogelijk is S11. Er kan voorlangs ingetaxied worden S7;
- Vliegtuig op E2: Geen opvolgende pushback mogelijk. Er kan voorlangs ingetaxied worden naar S10;

Communicatieprocedure

De pushbacktrucks zijn uitgerust met diverse communicatiemiddelen. Hiermee communiceert de pushback- chauffeur met de captain van het vliegtuig. Indien nodig kan de pushbackchauffeur direct contact opnemen met de luchtverkeersleiding.

Verkeersleiding = TOREN
Pushback = PUSHBACK 1; PUSHBACK 2; etc.

Communicatie Pushbackchauffeur met TWR-GMC: De chauffeur noemt in zijn communicatie altijd:

1. het nummer van de truck
2. de registratie van het toestel

Vanaf het moment dat de pushbackchauffeur het voertuig verlaat is een communicatie mogelijkheid niet gegarandeerd. Last minute wijzigingen dienen voorkomen te worden, tenzij de veiligheid in het geding komt;

- Vliegtuigen worden standaard (*facing north*) op de pushstop gezet zoals vermeld in Skyguide;
- De Ground Movement Controller (TWR-GMC) geeft altijd de push/pull positie door aan de cockpit crew via GND frequentie;
- Cockpit crew geeft de push/pull positie altijd door aan de pushback chauffeur. De pushback chauffeur bevestigt dit richting Cockpit crew.
- Indien de pushback chauffeur geen contact kan krijgen met de cockpit crew dan neemt deze contact op met de verkeersleiding om de push/pull positie te conformeren;
- Indien de pushback chauffeur geen radio contact krijgt met de cockpit crew, dan wordt de startup procedure uitgevoerd d.m.v. handsignalen;
- Iedere ochtend doen de pushback chauffeurs een radiotest met de TWR-GMC;
- Bij communicatie naar TWR-GMC wordt gebruik gemaakt van LVL radioterminologie en het NATO spellingsalfabet.
- Communicatie tussen cockpit crew en grondcrew geschiedt d.m.v. directe mondelinge communicatie via intercom tussen cockpit en pushback, alsmede met handgebaren.

Camera's

Op het platform zijn camera's t.b.v. van het zicht van de verkeersleiding op de grondoperatie.

3.4 Sleepregeling Vliegtuigen*

Doel

Het doel is zeker te stellen dat het verslepen van vliegtuigen geschiedt op een veilige manier door daartoe bevoegde personen en volgens de regels die gelden voor het uitvoeren van sleepbewegingen.

- Code C vliegtuigen kunnen tot en met S1 taxiën;
- Vanaf L1 richting de ASL-hangaar kunnen alleen vliegtuigen met een maximale wingspan van 31 meter worden versleept;
- Vliegtuigen mogen uitsluitend vertrekken vanaf een gemarkeerde VOP (GA Platform, S-, en E-posities). Vliegtuigen die elders (o.a. hangaars) geparkeerd staan, dienen naar een gemarkeerde VOP te worden gesleept alvorens op te starten.
- Voor alle sleepbewegingen dient vooraf toestemming te worden verkregen van de TWR-GMC (binnen openstelling). Buiten openstelling (afwezigheid TWR) dient vooraf telefonisch toestemming te worden verkregen van de DD AOM.

Overtredingen

- Bij overtreding van genoemde regels wordt de operator aangeschreven en/of wordt de mogelijkheid van het verslepen buiten openstelling (afwezigheid TWR) van het civiele platform direct voor onbepaalde tijd ingetrokken.

Verantwoordelijkheden

- Tijdens de sleepbeweging met towbar dient altijd iemand aanwezig te zijn in de cockpit van het te slepen luchtvaartuig ter bediening van de remmen en/of Auxiliary Power Unit (APU). Deze persoon moet voor de functie getraind en gekwalificeerd zijn. Dit is niet vereist voor toestellen die geen APU beschikken en/of kleiner zijn dan ICAO Code B (wingspan <15m) of er towbarless gesleept wordt;
- De trekker chauffeur dient bevoegd te zijn om de trekker te besturen en toestemming te hebben om het aangekoppelde luchtvaartuig te mogen verplaatsen.
- De trekker chauffeur is verantwoordelijk voor het uitvoeren van een FOD check voor, tijdens en na de sleepbeweging.
- Bij duisternis of verminderd zicht dient het sleepvoertuig koplampen te voeren en de betrokken medewerker ervoor te zorgen dat gesleepte luchtvaartuigen tijdens het slepen verlichting tonen, in overeenstemming met SERA.3215 bepalingen uit Implementing Regulation (EU) 923/20121,
- Voorafgaande aan het slepen dient men zich ervan te verzekeren dat alle luiken en deuren van het luchtvaartuig gesloten zijn zodanig dat er geen losse voorwerpen tijdens de sleepbeweging verloren kunnen gaan (GA verplicht i.v.m. security eisen passage SRA-CP).
- Al het sleepverkeer is verplicht voorafgaande aan de sleepbeweging hiervoor toestemming te verkrijgen van de TWR (binnen openstelling) of DD AOM (buiten openstelling).
- De DD AOM maakt voor sleepbewegingen buiten openstelling de inschatting of de sleepbeweging veilig en verantwoord uitgevoerd kan worden. Aan eerdere toestemmingen kunnen geen rechten worden ontleend.
- TWR meldt overtredingen aan DD AOM en vermeldt deze in het wachtjournal AMC.
- DD AOM registreert overtredingen middels een registratie in Intalex onder "Work Observation".
- DD AOM dient tijdens sleepbewegingen buiten openstelling (afwezigheid TWR) aanwezig en bereikbaar te zijn.
- In geval van een calamiteit buiten openstelling is de DD AOM verantwoordelijk voor verwittiging van de hulpdiensten en correcte toegang tot het civiele platform. Een plattegrond met de correcte toegang en aanrijroute voor hulpdiensten die gelden voor het civiele platform kan men terug vinden in het Calamiteitenplan Eindhoven Airport (E.1.1).

3.5 Taxi procedures*

Doel

Al het taxi verkeer is verplicht voorafgaande aan de taxibeweging hiervoor toestemming te verkrijgen van de TWR.

Specifiek voor de “Bypass” langs S1 zijn in samenspraak met de AMC een aantal regels opgesteld voor het veilig taxiën in de buurt van deze opstelplaats. Deze regels gelden voor **ALLE** vliegtuigen die van het civiele platform gebruik maken.

- Code C Vliegtuigen kunnen tot en met S1 taxiën;
- Vanaf L1 richting de ASL-hangaar kunnen vliegtuigen worden versleept met een maximale wingspan van 31 meter;
- Inkomend positionerend (leeg) GA & BA verkeer uit het Schengen gebied kan gebruik maken van stoppositie Rainbow 1. Het vliegtuig zal stoppen op RA1 markering en vervolgens direct versleept worden naar een vliegtuighangar op het luchtzijdige gebied. Het inkomend vliegtuig dient altijd begeleid te worden door een marshaller van de afhandelaar, er mag op dat moment geen gebruik gemaakt worden van de taxitrack door voertuigen.
- Vliegtuigen mogen uitsluitend vertrekken vanaf een gemarkeerde VOP (GA1, GA2, S-, en E-posities). Vliegtuigen die elders (o.a. hangaars) geparkeerd staan, dienen naar een gemarkeerde VOP te worden gesleept alvorens op te starten. Vooraf dient daarvoor toestemming te worden verkregen van de TWR.

Overtredingen

- Bij overtreding van bovenstaande regels wordt de eigenaar van het betrokken toestel tot 2x schriftelijk gewaarschuwd;
- Bij een 3e overtreding van bovenstaande regels wordt het toestel de toegang tot het civiele platform voor een periode van minimaal 14 dagen ontzegd;
- In gevallen waarin deze regeling niet voorziet beslist de TWR.

Verantwoordelijkheden

- DD AOM registreert overtredingen middels een registratie in Intelex onder “Work Observation” en meldt dit aan de TWR;
- TWR meldt overtredingen aan DD AOM en vermeldt deze in het wachtjournal AMC.

3.6 Vliegtuigopstelplaatsen (VOP) en dienstwegen*

Doel

Om het gebruik van de VOP's in goede banen te leiden zijn er enkele gebruiksregels opgesteld.

Verantwoordelijkheid

Vliegtuigopstelplaatsen worden door de afdeling Operations in SkyGuide gezet en voor een bepaalde periode toegewezen aan een Aircraft Operator.

De avond voorafgaande aan de dag maakt de afhandelaar een basisplanning.

De dag zelf worden de opstelplaatsen aangepast door de afhandelaar, indien dit de operatie bespoedigt. De vliegtuigopstelposities voor het GA verkeer worden te allen tijde door de GA medewerker (afhandelaar) ingepland. De DD AOM is eindverantwoordelijk voor de bepaling van de indeling van de vliegtuigopstelposities.

Voordat een VOP voor gebruik wordt toegewezen dient men zich ervan te overtuigen dat de VOP vrij is. De VOP wordt door de marshaller gecontroleerd op FOD, personen en afhandelingsmaterialen. FOD dient verwijderd te worden, personen dienen buiten de VOP te blijven en afhandelingsmaterialen dienen binnen de daarvoor voorziene vakken gepositioneerd te worden.



Figuur: de vliegtuigopstelplaatsen op het civiele platform.

Markering vliegtuigopstelplaatsen

Op diverse plaatsen op het civiele platform zijn vliegtuigopstelposities aangegeven. Het eerste karakter geeft de naam van de positie, het tweede karakter verwijst naar het parkeervak;

S=standaard, nose-in parkeren, toestel behoeft pushback bij het verlaten van VOP. Kan gebruikt worden tot en met ICAO code 'C' toestellen;

E=standaard, nose-in parkeren, toestel behoeft pushback bij het verlaten van VOP. Kan gebruikt worden tot en met ICAO code 'E' toestellen;

De 30 cm rode klaringslijn achter de VOP langs is aangebracht om een duidelijke scheiding aan te brengen tussen het platformdeel waar de vliegtuigen worden geparkeerd en het gebied waar de vliegtuigen taxiën. De opstelplaatsen zelf zijn gemarkeerd door een 20cm brede klaringslijn. Deze lijn geeft aan welk gebied vrij moet zijn bij in en uit taxiën. Gemarkeerde materiaalvakken staan buiten deze rode klaringslijn.

LET OP: in geval er alternatief/afwijkend geparkeerd wordt, dient bij het in- en uittaxiën alle equipment, voertuigen, materiaal, m.u.v. de brandblusser, van de VOP verwijderd te worden. Indien nodig en/of twijfel, ook de aangrenzende VOP vrij maken. Let hierbij niet alleen op de wingspan maar ook op de lengte van het toestel!

Afwijkende parkeerposities

Afwijkende parkeerposities zijn ter beoordeling van de DD AOM:

- Bij een te verwachte sterke wind (vanaf een gemiddelde windsnelheid van 20 knopen);
- Bij een calamiteit;
- Bij grote drukte;
- (Kleine) toestellen die niet met behulp van pushback teruggeduwd kunnen worden.

Hieronder een overzicht van de maximale toestelcode/type per VOP en de gebruiksregels; Operati- ons EA heeft daarnaast een overzicht met parkeermogelijkheden voor diverse type toestellen en eventuele beperkingen daarbij.

Positie	Naam	type	Lay-out	Intersectie	Bijzonderheden
VOP1	S1	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP2	S2	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP3	S3	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP4	S4	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP5	S5	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP6	S6	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP7	S7	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP8	S8	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP9	S9 E1	Pushback Pushback	Code C Code E	L1 & L2 Alleen L2	
VOP10	S10	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP11	S11 E2	Pushback Pushback	Code C Code E	L1 & L2 Alleen L2	
VOP12	S12	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP13	S13	Pushback	Code C	L1 & L2	
VOP14	S14	Pushback	Code C	L1 & L2	
GA1	GA1	Power in-out	Code B	L1 & L2	Max wingspan 31 meter Helikopter uitsluitend op GA1 laten parkeren.
GA2	GA2	Power in-out	Code B	L1 & L2	Max wingspan 22 meter Geen helikopterplaats
RA1	RA1	Power in only	Code B	L1 & L2	Max wingspan 31 meter

Tabel: alle Vliegtuigopstelplaatsen op het civiele platform

Aandachtspunten gebruik 'E posities'

- Als E1 in gebruik dan vervalt S8 en S9;
- Als E2 in gebruik dan vervalt S11 en S12;
- Vliegtuigen groter dan Code C dienen van intersectie Lima 2 gebruik te maken;
- Bij gebruik E positie, is er kans dat de dienstweg achter (deels) geblokkeerd wordt (dan dient dit te worden afgezet met pionnen);
- Controleer of de afhandelaar en tankdiensten de nodige materialen beschikbaar heeft t.b.v. afhandeling van code E toestellen (of hoger). Denk hierbij vooral aan pushback, highloader, trappen en ground power units;

De ruimte vanaf de taxilane centerline tot aan de rode klaring is 50 meter. De DD AOM kan bepalen aan de hand van onderstaande berekening wat er voor een code toestel achterlangs kan taxiën. Dus als er een Code D of E toestel wil komen, let op de check voor de volgende berekening bij het maken van VOP planning en accepteren van deze vlucht.

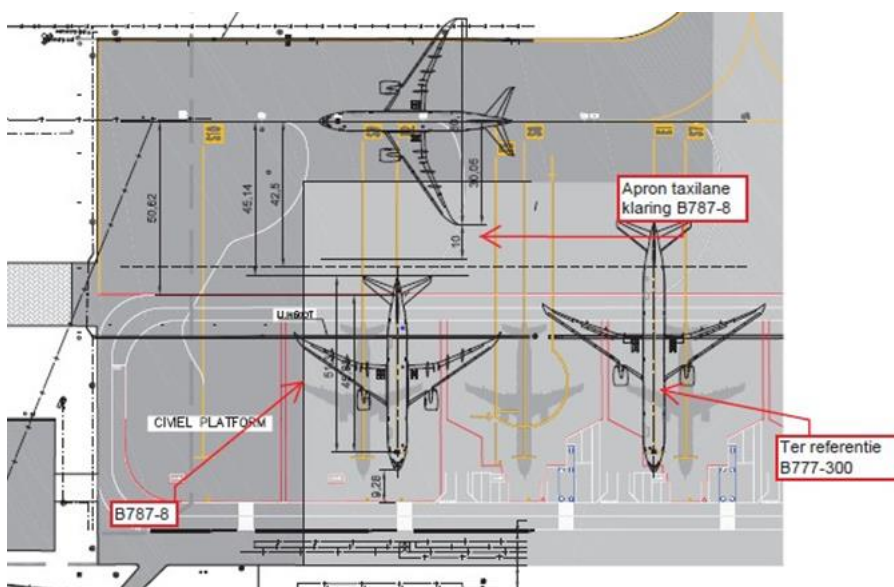
Berekening: Op de VOP stopstreep tot aan de rode klaring achterzijde is 41,40 meter.

Lengte vliegtuig van neuswiel tot staart. (alles langer dan 41,40 meter gaat van de 50 meter van de centerline tot aan de rode klaring van de achterliggende taxibaan af, dus alles wat uitsteekt achter de rode klaring. Wat er over blijft bepaald de maximale wingspan voor een achterlangs taxiënd vliegtuig, wel nog extra rekening houden met de minimale separatie tussen de VOP taxilijn en centerline tot het object:

ICAO Code	Separatie
Code A	12,00m
Code B	16,50m
Code C	22,50m
Code D	33,50m
Code E	40,00m
Code F	47,50m

Tabel: minimale separatie afstand tussen vliegtuigopstelplaats taxilijn en centerlijn tot het object.

Voorbeeld: een dreamliner B787-8 is van neuswiel tot staart 51,31 meter. Dan gaat er 9,91 meter van de 50 meter (centerline-rode klaring) af blijft 40,09 meter over. Dus volgens bovenstaand schema kan max code E achter de VOP taxiën.



Figuur: schets positie B787-8

Aandachtspunten in geval van afwijkend parkeren

- Indien de rode klaringslijn wordt overschreden dient dit met pionnen gemarkeerd te worden en zal de DD AOM ingelicht worden;
- De dienstweg voor de VOP's wordt altijd vrijgehouden;
- De marshaller verleent assistentie voor begeleiding bij het in-/ en uit taxiën van het luchtvaartuig;
- Indien toestellen kleiner dan code C afgehandeld moeten worden, kunnen deze toestellen op een Code C VOP gepositioneerd worden en met de pushbacktruck teruggeduwd worden. Een aantal type toestellen kunnen niet teruggeduwd worden en dienen alternatief geparkeerd te worden. Hiervoor dient te allen tijde afstemming plaats te vinden met de DD AOM. Zorg er voor dat er vooraf gekeken wordt hoe het toestel uitdraait en haal equipment en/of objecten weg om een veilige uitdraai te faciliteren;
- Hieronder een lijst met type toestellen die standaard gepositioneerd dienen te worden en type toestellen die alternatief geparkeerd dienen te worden.
- De E195 E2 wordt gekenmerkt door een significante wingspan (35,1m) en lengte (41,5m). Dit toestel past in een Code C VOP, echter kan het niet teruggeduwd worden door een pushback truck van de afhandelaar. Daardoor is het niet mogelijk om het toestel conventioneel te parkeren op een Code C VOP. Een alternatieve parkeerwijze (dwars over de VOP) is wel mogelijk echter dienen aangrenzende VOP's dan vrij te zijn van vliegtuigen en GSE om veilig te kunnen manoeuvreren. Dit dient te allen tijde overlegd te worden met de DD AOM. Hij/zij geeft de uiteindelijke toestemming.

Compatibel met pushback truck afhandelaar	Alternatief parkeren (niet compatibel met pushback truck afhandelaar)
Mitsubishi CRJ 100/200/700/900/1000	Learjet 45
Avrojet 85/100 – BAe 146-300	Saab 340/2000
Fokker 70/100	Fokker 50
Embraer 135/140/145/170/175/190/195	ATR 42/72
Airbus A220-100/300	De Havilland Dash 100/200/300/400
Boeing 737-700/800/900	Embraer E195 E2
Boeing 737 MAX8/9	
Airbus A319(Neo)/A320(Neo)/A321(Neo)	

Tabel: Mogelijkheden pushback truck afhandelaar.

General Aviation

General Aviation verkeer zal zo efficiënt mogelijk geparkeerd worden op GA platform. Het GA platform heeft 2 parkeervakken, GA medewerker/marshaller dient rekening te houden met de, maximale wingspan 31 meter (GA1) en 22 meter (GA2).

Daarnaast kan er gebruik gemaakt worden van stoppositie 'Rainbow 1' (RA1). Dit is uitsluitend toegestaan als men aan volgende voorwaarden voldoet:

- RA1 is voor gebruik homebase carriers;
- Het inkomend toestel moet altijd begeleid worden door een marshaller van de afhandelaar (voorgerezen met marshall voertuig);
- Flight deck crew bevestigt de pin op RA1, zodat het toestel gereed is om te verslepen.
- De towtruckchauffeur dient in de towtruck te blijven zitten wanneer de pin geplaatst wordt, zodat er geen contact kan zijn tussen beide partijen.
- Het toestel moet hierna worden versleept naar luchtzijde;
- Het gehele proces gebeurt onder toezicht van het beveiligingsbedrijf;
- Alleen inkomende positie (geen passagiers) vluchten mogen gebruik maken van RA1;
- Alleen vluchten uit het schengengebied mogen gebruik maken van RA1;
- De afhandelaar draagt zorg voor de planning;
- EA Operations is verantwoordelijk voor de controle.

Bij GA verkeer is van belang dat:

- Het toestel binnen de VOP wordt geparkeerd;
- Het toestel voldoende ruimte heeft om binnen de rode klaringslijn van de betreffende VOP uit te kunnen draaien;
- Er voldoende afstand overblijft voor de afhandeling, het tanken en het uit taxiën van het toestel in de aangrenzende VOP;
- De-/anti-icing is niet toegestaan op het GA platform, hiervoor geldt een specifieke instructie die teruggevonden kan worden in het handboek 'Sneeuw- en gladheidsbestrijding EA'.

Gebruik achterste randweg

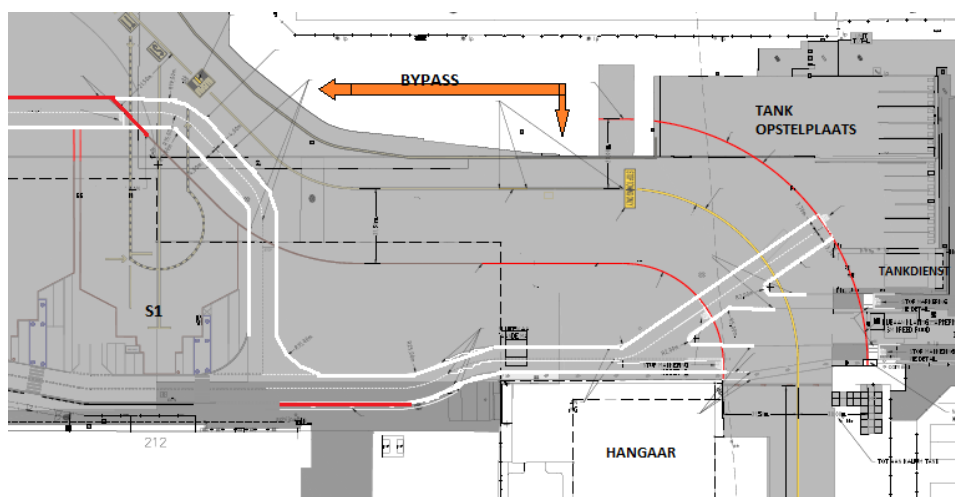
- De reguliere voorrangsregels op het platform gelden: A/C heeft altijd voorrang. Verkeer op deze dienstweg dient dan ook anti-collision Lights en verkeer komende van de intersecties goed in de gaten te houden.
- Deze weg zorgt ervoor dat verkeer niet op de VOP hoeft te keren, maar altijd rechtdoor kan rijden wat de veiligheid bevordert. Het is een 2 richtingen weg. De voorkeur is dat er, vanaf de terminal gezien tegen de klok in gereden wordt.
- Externe voertuigen (die begeleid worden door de luchthavenbeveiliging) mogen geen gebruik maken van de achterste randweg.

Gebruik ruimte tussen VOP's

Tussen de rode klaringslijnen van 2 VOP's zit 2 meter ruimte, welke bedoeld is om tussen verschillende VOP's door te kunnen rijden. Tussen VOP's doorrijden is echter ALLEEN toegestaan indien toestellen in beide VOP's stilstaan en het anti-collision light gedoofd is. Na S9 is deze tussenruimte niet meer aanwezig.

Gebruik 'Bypass'

- De bypass, de taxilane tussen oranje pijlen figuur 3, is voorbij S1 geschikt voor toestellen met een maximale wingspan van 31 meter.
- Tijdens het gebruik van de bypass is een gedeelte van de dienstweg (zie witte lijnen op onderstaande illustratie), gesloten voor het verkeer omdat de dienstweg daar buiten de rode klaring valt. Om de klaringen te allen tijde te garanderen zijn er stopstrepen aangebracht. Op die punten dient de gebruiker van de dienstweg te stoppen en zich ervan verzekeren dat er geen toestel gebruik maakt/wil gaan maken van de Bypass.



Figuur: bypass

Gebruik dienstweg vanaf Defensie

- Verkeer komend vanaf de rondweg defensie dient via de dienstweg (en niet meer via de intersectie) naar het civiele platform te rijden en daar de dienstweg op te gaan.
- Deze weg wordt ook gebruikt voor het terugkeren van de pushback naar het civiele platform.

Administratieve verwerking

Alle VOP's worden in SkyGuide verwerkt bij de betreffende vliegweging.

3.7 Tanken (met passagiers aan boord c.q. terwijl passagiers in- of uitstappen)*

Doel

Sinds 1 september 2012 is het tanken van vliegtuigen met in- en uitstappende c.q. passagiers aan boord c.q. toegestaan ZONDER aanwezigheid/direct toezicht vanuit de luchthaven. Dit blijft evenwel gebonden aan de vigerende luchtvaart wet- en regelgeving.

Alle direct met het tanken verband houdende werkzaamheden vinden plaats onder de onder verantwoordelijkheid van de betrokken partijen (tankdienst, luchtvaartmaatschappij en/of afhandelaar). Deze partijen zien erop toe dat de bepalingen in deze instructie worden nageleefd (*Luchtavenreglement Art 32*).

Eindhoven Airport Operations zal in contact treden met de derde partij indien overtredingen worden geconstateerd. E.e.a. conform haar algemene verantwoordelijkheid voor de orde en veiligheid en bevoegdheid om namens de exploitant toezicht houden op de opvolging van de vereisten die genoemd zijn in deze regeling.

Wet- en regelgeving

- ICAO Airport Services Manual, Chapter 16 (Aircraft fueling practices);
- RVGLT: Regeling Veilig Gebruik luchthavens en andere Terreinen;
- Luchtavenreglement Eindhoven Airport; Hoofdstuk VI Brandstoffen en tanken;
- Aanvullende regels vanuit de luchtvaartmaatschappij.

Tankzone een gebied met een straal van 3m, gerekend vanaf de vul- en ventilatie opening van een luchtvaartuig en tankmateriael;

Werkwijze aanlevering brandstof

- Luchtvaartmaatschappij draagt zorg voor de levering van de brandstofgegevens aan de afhandelaar;
- De afhandelaar geeft de brandstofgegevens door aan de tankdienst:
 - Het aanleveren door airlines van brandstofgegevens en specials voor landing bespoedigt het afhandelingsproces en is ten eerste gewenst;
 - In principe worden de toestellen getankt op basis van de verwachte vertrektijd. Indien er vooraf geen brandstof gegevens beschikbaar zijn zal de dispatcher direct na aankomst afstemmen met de crew of er brandstof benodigd is en of er specials zijn, waarna zij tankdienst hierover informeert.
- Tankdienst meldt zich bij de gezagvoerder van het betreffende vliegtuig;
- De afhandelaar stemt te allen tijde af met de crew wanneer er begonnen kan worden met het instap proces;
- Alle partijen betrokken bij het in- en uitstappen van de passagiers dienen extra alert te zijn op het ontstaan van vonken of open vuur (roken).

In geval van een calamiteit

- Tankdienst stopt onmiddellijk het tanken, indien en zolang in het vliegtuig brandstofdampen worden waargenomen of enig ander feit wordt opgemerkt, dat gevaar zou kunnen opleveren. Tevens dienen alle elektrische handelingen in/ rond het toestel direct beëindigd te worden;
- De DD AOM wordt direct verwittigd. Aanwijzingen van de DD AOM dienen in deze direct opgevolgd te worden. De DD AOM zal verdere vervolgstappen afstemmen met derden;
- Cabinepersoneel draagt zorg voor een snel en ordelijk verloop van passagiers bij het verlaten van het vliegtuig;
- De afhandelaar vangt de passagiers op en begeleidt deze naar de opvanglocatie (deze zal door de DD AOM 'na bepaling van het incident' aangegeven worden);

- De afhandelaar draagt zorg voor de eerste opvang en eerste instructie naar afhandelingspersoneel op de VOP;
- Naar gelang het incident zal het calamiteitenplan Eindhoven Airport N.V. en/ of het Crisisbeheersplan in werking treden.

Voorbereidingen en handelingen gedurende het tanken

(Luchthavenreglement Art 33)

Het is verboden:

1. met het tanken van vliegtuigen aan te vangen, indien de navolgende handelingen in hierna te noemen volgorde niet zijn verricht:
 - a. het vliegtuig en de tankauto dan wel het tanksysteem zijn elektrisch geleidend met elkaar verbonden, met uitzondering van geleiding tussen hydrant- en tanksysteem;
 - b. het slangmondstuk is, alvorens de vulopening van de vliegtuigtank wordt geopend, elektrisch geleidend met het vliegtuig verbonden, met uitzondering van brandstofsysteem waarvan de afgiftecapaciteit minder bedraagt dan 100 l/min, alsmede bij het vullen onder druk;
 - c. het vliegtuig, de tankauto dan wel het tanksysteem, de slangen en al het overige bij het tanken gebruikte materiaal zijn middels een aardklem op het aardpunt en met een deugdelijke aardkabel elektrisch geleidend met elkaar verbonden, met uitzondering van geleiding tussen hydrant- en tanksysteem;
2. tijdens het tanken van vliegtuigen:
 - a. ASU's (startwagen) of 'Ground Power Units' (hierna verder te noemen GPU's) onder de vleugel(s) of in de tankzone op te stellen;
 - b. een ASU of GPU te starten;
 - c. een ASU of GPU aan te sluiten of af te koppelen;
 - d. een in bedrijf zijnde ASU of GPU bij te vullen met brandstof;
 - e. APU's, in werking te stellen, wanneer de uitlaat uitmondt in de tankzone, met dien verstande, dat in het geval dat een APU tijdens het tanken uitvalt, deze slechts dan weer mag worden opgestart, wanneer de brandstofstroom door de afsluiters tot stilstand is gebracht en er geen risico aanwezig is voor de ontsteking van brandstofdampen;
 - f. voertuigen binnen de tankzone te doen of laten stilstaan anders dan wanneer deze direct bij het laden of lossen van het vliegtuig betrokken zijn;
 - g. andere dan gasdichte lantaarns of schijnwerpers te gebruiken in de tankzone;
 - h. flietslampjes of elektronenflitsers te gebruiken binnen de tankzone;
 - i. elektrische schakelaars of elektronische schakelaars die geen onderdeel zijn van het vliegtuig in een andere positie te zetten die niet noodzakelijk zijn voor het tanken, laden of lossen;
 - j. elektrische apparatuur of elektronische apparatuur van het vliegtuig te testen of te gebruiken, tenzij uit de onderhoud- en gebruiksdokumentatie van het vliegtuig blijkt dat dit is toegestaan;
 - k. binnen de tankzone brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten.

Verboden bij het tanken

(Luchthavenreglement Art 34)

Het is verboden:

- a. tankwerkzaamheden te verrichten bij een vliegtuig met een in bedrijf zijnde motor;
- b. een tankauto onder de vleugel op te stellen of zodanig bij een vliegtuig op te stellen dat deze niet onder alle omstandigheden onbelemmerd vooruit naar een veilige zone kan rijden;
- c. een tankauto, afhandelingsmaterieel of voertuigen bij een vliegtuig op te stellen zodanig dat de vrije en directe toegang tot het vliegtuig voor de brandweer wordt geblokkeerd of belemmerd;
- d. Afhandelingsmaterieel of voertuigen onder de vleugel(s) op te stellen of voor een tankauto te plaatsen, dat hierdoor weggrijden wordt belemmerd;
- e. een tankauto onbeheerd achter te laten anders dan op een daartoe aangewezen parkeerplaats;
- f. de aanwezige noodstopknoppen van een tank te blokkeren;
- g. vliegtuigen te tanken zolang onderdelen van het landingsgestel overmatig zijn verhit;
- h. enige handeling te verrichten, die brandgevaar kan vergroten of veroorzaken;
- i. vliegtuigbrandstoffen te vervoeren met voertuigen, waarop niet ten minste één brandblusapparaat voorzien van een bewijs van typekeuring en controle datum met voldoende capaciteit en geschikt voor de bestrijding van vloeistofbranden voor onmiddellijk gebruik gereed aanwezig is;
- j. te tanken op een ondeugdelijke ondergrond;
- k. te tanken voor zover geen maatregelen zijn getroffen ter vermijding van milieu verontreiniging;
- l. te tanken in hangars en binnen een straal van 15 meter vanaf hangars of andere gebouwen en voorwerpen die een vonk zouden kunnen veroorzaken;
- m. te tanken wanneer boven of in de onmiddellijke omgeving (< 5 km) van het luchtvaartterrein de weersomstandigheden (zoals bliksem en onweer) daartoe aanleiding geven.

Opslag brandstoffen en brandgevaarlijke werkzaamheden

(luchthavenreglement Art. 31)

1. Het is, behoudens schriftelijke toestemming van de Exploitant, verboden:
 - a. (vliegtuig)brandstoffen op het luchtvaartterrein op te slaan op andere dan de daarvoor door de Exploitant aangewezen opslagplaatsen;
 - b. (vliegtuig)brandstoffen of andere gevaarlijke stoffen op te slaan of te vervoeren zonder inachtneming van de wettelijke bepalingen ter zake;
2. Het is, behoudens toestemming van de luchthavenautoriteit (DD AOM), verboden om brandgevaarlijke werkzaamheden te verrichten binnen een afstand van 20 meter van een vliegtuig of van een opslagplaats voor vliegtuig- en andere brandstoffen.

Voor de uitvoering van **ALLE** brandgevaarlijke werkzaamheden is vooraf toestemming benodigd van de exploitant.

Morsen van olie en brandstof

(Luchthavenreglement Art 35)

1. Het tanken geschiedt op een zodanige wijze dat geen brandstof wordt gemorst.
2. Van het lekken of morsen van olie of brandstof wordt onmiddellijk de DD AOM in kennis gesteld.
3. Gemorste olie en brandstof wordt onmiddellijk, in overleg met de DD AOM, verwijderd.
4. Het starten of opnieuw starten van de motoren na het morsen van brandstof vindt niet eerder plaats, dan na overleg met de DD AOM.

Tanken met (in- of uitstappende) passagiers aan boord; vleugelvliegtuigen

(Luchthavenreglement Art 36)

Het tanken van een vliegtuig met passagiers aan boord of terwijl er passagiers in- of uitstappen is niet toegestaan:

- a. zonder toestemming van de gezagvoerder en de Exploitant;
- b. indien het vliegtuig niet getankt wordt door middel van een gesloten systeem;
- c. over de vleugel van het vliegtuig heen;
- d. met kerosine Jet B, AVGAS of MOGAS;
- e. indien tussen het personeel aan boord van het vliegtuig en het grondpersoneel niet een communicatieverbinding is gemaakt; (*Dit kan, maar hoeft niet, via de headset conform ICAO Chapter 16*);
- f. het gangpad in de cabine wordt geblokkeerd en niet minstens twee uitgangen zijn aangewezen die aangesloten zijn op een passagierstrap of een passagiersbrug of met een glijgoot zijn uitgerust en in het laatste geval bij deze uitgangen gedurende het tanken geen gekwalificeerd personeel aanwezig is om indien noodzakelijk een directe evacuatie te kunnen initiëren;
- g. indien de aangewezen (nood)uitgangen en vluchtroutes zich bevinden aan de zijde van het vliegtuig waar wordt getankt;
- h. indien de aangewezen (nood)uitgangen en vluchtroutes op het platform worden geblokkeerd door de tankwagen, afhandelingsmaterieel of voertuigen;
- i. indien aan de passagiers niet is meegedeeld dat:
 1. er getankt zal gaan worden en zij op hun plaatsen moeten blijven zitten, tenzij zij in- of uitstappen;
 2. veiligheidsriemen ontkoppeld moeten zijn;
 3. zij geen handelingen mogen verrichten, waarbij een vonk of open vuur ontstaat of zou kunnen ontstaan;
- j. indien tijdens het tanken in het vliegtuig de (nood-) uitgang en verboden te roken verlichting niet is ontstoken;
- k. indien de voor het tanken verantwoordelijke persoon niet op de hoogte is van het feit dat er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen;
- l. indien het vliegtuig een capaciteit heeft van 19 of minder passagiers;

Aanvullende info m.b.t. tanken/instappen/PRM/maatschappij

Als aanvulling op de wet en regelgeving m.b.t. tanken met in- of uitstappende passagiers, hanteren verschillende luchtvaartmaatschappijen nog aanvullende informatie m.b.t. tanken en in-/uitstappen van passagiers. Het is van belang dat de tankdienst en afhandelaar dit goed onderling afstemmen met het personeel van de luchtvaartmaatschappij.

Brandstof pompen (Luchthavenreglement Art 37)

Het is verboden brandstof uit een vliegtuig te pompen wanneer er passagiers aan boord zijn of in- of uitstappen.

Tanken hefschroefvliegtuigen (Luchthavenreglement Art 38)

Het is verboden hefschroefvliegtuigen te tanken:

- met passagiers aan boord;
- met draaiende rotors;
- met draaiende motor(en).

Administratieve verwerking

De DD AOM vermeldt iedere "Afwijking" van deze instructie in het dienstrapport. Incidenten worden geregistreerd middels een registratie in Intellex in de desbetreffende categorie.

In onderstaand schema staan een aantal situaties die zich kunnen voordoen bij het tanken met in- of uitstappende passagiers of met passagiers aan boord. In het schema is aangegeven hoe te

handelen in deze situaties waarbij het duidelijk moet zijn dat indien een situatie niet direct opgelost kan worden het tankproces stil wordt gelegd i.v.m. de veiligheid. Indien dit niet lukt of in het geval van twijfel, neemt de DD AOM een beslissing.

Situatie schema

SITUATIE	ACTIE DD AOM	ACTIE AFHANDELAAR	ACTIE TANKDIENST	ACTIE AIRLINE
Passagiers hebben riemen vast				Corrigeren
'Fasten seat belts' bordje staat aan				Corrigeren
Passagiers roken		Corrigeren		Corrigeren
Gangpaden blokkeren				Corrigeren
Passagiers blijven niet zitten				Corrigeren
Geen 2 trappen aanwezig bij 2 geopende deuren		Materieel Plaatsen indien gewenst		
Geen 2 geopende deuren bij 2 aanwezige trappen		Tankdienst/Airline informereren en deuren openen		
Tankauto kan niet onbelemmerd weg rijden		Materieel verwijderen	TANKEN STOPPEN	
Brandweer, DD AOM, mag niet in de cabine controleren	TANKEN STOPPEN		TANKEN STOPPEN	
Gevaarlijke situatie in het toestel of in de nabijheid	TANKEN STOPPEN	Passagiers en personeel in veiligheid brengen	TANKEN STOPPEN	
(twijfel) 2-way communicatie	TANKEN STOPPEN	DD AOM informereren	TANKEN STOPPEN	Corrigeren



Communicatie

4.1 Platform Safety Overleg*

Doel

Maandelijks overleg tussen Eindhoven Airport en de afhandelaar, Beveiligingsbedrijf, tankdiensten en de luchtverkeersleiding. Aan het overleg kunnen adhoc ook andere gebruikers deelnemen op hun verzoek of op uitnodiging van Eindhoven Airport (bv Airlines, schoonmaakbedrijven, IL&T).

Deelnemers:

- SAM
- CQMS
- SPO
- Quality & Safety Manager/Officer Viggo
- Tankdiensten
- Het beveiligingsbedrijf
- Luchtverkeersleiding (Defensie)

Doel van het overleg:

- Monitoren en initiëren van verbeteringen t.a.v. Airside safety
- Input voor SAM en CQMS t.b.v. VO.

Overige Quality & safety issues kunnen direct afgestemd worden met:

- Head of Asset Management (o.a. huisvesting/terrein beheer);
- HAOS (security, beveiligingsbedrijf of Operations gerelateerd);
- Milieumanager (milieuvoorschriften en procedures);
- Safety Manager / Compliance & Quality Manager Safety (overige safety zaken).

Afhandelingsincidenten worden door Viggo gecategoriseerd. Voor de afhandeling daarvan heeft Viggo een aparte procedure waarin ook de terugkoppeling naar Eindhoven Airport en Airlines is geregeld.

Operationele /capaciteitsaspecten worden besproken in het Operationeel overleg (voorgezeten door EA) en via het periodiek overleg tussen management afhandelaar en Eindhoven Airport.

Vaste agendapunten

- Opening
- Vaststelling Agenda
- Vaststellen verslag vorig overleg
- Actielijst
- Terugkoppeling meldingen uit Veiligheid Management Systeem en status incidenten
- Maandelijkse rapportage Medium Incidenten
- KPI Safety & Security Kritieke punten
- Veiligheidsdoelstellingen
- Punten/input vanuit partners
- Punten EA
- Rondvraag

Verantwoordelijkheden & administratieve verwerking

EANV: agenda, notulen en voorzitter

Vaste deelnemers: Aandragen van agendapunten inzake platform veiligheid, het verder uitwerken en communiceren van belangrijke wijzigingen voortvloeiend uit het PSO richting interne organisatie en het uitvoeren en opvolgen van aangewezen actiepunten.