

EDDV AD 2.1 Aerodrome Location Indicator and Name

EDDV HANNOVER

EDDV AD 2.2 Aerodrome Geographical and Administrative Data

1	ARP coordinates and site at AD	N 52 27 36.77 E 009 41 00.68 1908 m W of THR 27L and at a right angle to RWY centre line at a distance of 602.5 m to N
2	Direction and distance from (city)	11 km (6 NM) N Hannover
3	Elevation/Reference temperature	183 ft / 22.2°C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN	Not AVBL
5	MAG VAR/Annual change	2.0° E (2016,01) / -
6	AD operator, address, telephone, telefax, telex, AFS	Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH Postfach 42028, 30662 Hannover, Flughafen Hannover Tel.: +49 (0)511 977-0 (Zentrale) Fax: +49 (0)511 977-1898 (Zentrale) +49 (0)511 977-1645 (OPS) SITA: HAJAPXH
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR)	IFR/VFR
8	Remarks	Nil

EDDV AD 2.3 Operational Hours

1	AD operator	H24 see AD 2.20
2	Customs and immigration	0500 (0400) – 2300 (2200) 2300 (2200) – 0500 (0400) 1 HR O/R
3	Health and sanitation	O/R
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 EDDV AD 2.11
7	ATS	H24
8	Fuelling	H24 General Aviation: 0500 (0400) – 2100 (2000) Other times: O/R
9	Handling	H24
10	Security	H24
11	De-icing	H24
12	Remarks	Nil

EDDV AD 2.4 Handling Services and Facilities

1	Cargo-handling facilities	Airlines and handling agents
2	Fuel/oil types	AVGAS 100 LL, Jet A1/ 80, 100, D 80, D 100
3	Fuelling facilities/capacity	AVGAS 100 LL: self-service fuel station; restricted up to wing span 11,40 m; wing span 11,41 m up to 18,20 m. PPR (Tel.: +49 (0)511 977-1257). Helicopter can be pushed to self-service fuel station if they are ground wheel equipped. PPR (Tel: +49 (0)511-977 1257) Jet A1: Tank truck up to 50 m³, output 4000 l/MIN
4	De-icing facilities	Available
5	Hangar space for visiting aircraft	Hangar 1: 100 x 65 m, door height: 14.5 m, heating Hangar 2: 95 x 90 m, door height: 21.5 m, heating Hangar 3: 75 x 45 m, door height: 13.0 m, heating Hangar 11: 30 x 25 m, door height: 6.0 m, heating Hangar 12: 70 x 30 m, door height: 4.5 m, heating Hangar 13: 70 x 20 m, door height: 6.5 m, heating Hangar 14: 110 x 25 m, door height: 6.0 m Hangar 15: 90 x 25 m, door height: 5.4 m Hangar 16: 100 x 35 m, door height: 12.8 m, heating All hangars available as far as not occupied by stationed aircraft.
6	Repair facilities for visiting aircraft	Facilities of airlines. Hapag-Lloyd-Flug maintenance and repair hangar. Maintenance and radio service for General Aviation aircraft.
7	Remarks	Oxygen and related servicing: Oxygen, nitrogen and compressed air (up to 150 kg/cm²) for hydraulic and pneumatic purposes. General Aviation Terminal (GAT): Between hangars 12 and 13, handling and payment of landing fees, Aeronautical Information Service via self-briefing available. Marked aircraft cleaning/washing area (20 m x 20 m) in front of hangar 12 at General Aviation Hangars, PPR: + 49 (0)511 977-1888.

EDDV AD 2.5 Passenger Facilities

1	Hotels	Airport hotel with 530 rooms, hotel with 213 rooms
2	Restaurants	Available
3	Transportation	City-bus, railway, taxi, rent-a-car
4	Medical facilities	First-aid station, medical assistant
5	Bank and Post Office	Bank and post box available
6	Tourist Office	Available
7	Remarks	Nil

EDDV AD 2.6 Rescue and Fire Fighting Services

1	AD category for fire fighting	9
2	Rescue equipment	Available
3	Capability for removal of disabled aircraft	When needed, the wreckage removal equipment suitable for large aircraft (up to B 747) stored at Frankfurt/Main Airport can be made available.
4	Remarks	Nil

EDDV AD 2.7 Seasonal Availability – Clearing

1	Types of clearing equipment	See seasonal snow plan
2	Clearance priorities	-
3	Remarks	Permanently available

EDDV AD 2.8 Aprons, Taxiways and Check Locations/Positions Data

1	Apron surface and strength	GA 1: MAX wing span limited to 20 m BTN hangar 11,12 and Pos. 72–75, wing span limited to 17 m in front of hangar 13, other parts are limited to 16 m wing span; all aircraft will be guided by follow me; use main apron when parking more than 24 HR CONC, PCN 13/R/C/X/U ASPH, PCN 12/F/C/X/U Grass, -: GA 2: MAX wing span limited to 15 m: ASPH; PCN 8/F/C/X/U GA 3: MAX wing span limited to 36 m; aircraft with wing span over 29 m will be towed.: CONC; PCN 93/R/A/W/T Main Apron: CONC; PCN 68/R/B/W/T
2	Taxiway width, surface and strength	TWY M, N: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T TWY L: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T (TWY crossed by an aerodrome service road) TWY H, J, K, Kto: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T TWY G: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T 25 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T (BTN K – L) TWY F: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T (TWY crossed by an aerodrome service road) TWY D, D1: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T TWY C: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T (TWY crossed by an aerodrome service road) TWY A, A1: 23 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T TWY Q: 18 m; CONC; PCN 93/R/A/W/T (only for aircraft up to 36 m wing span, TWY crossed by an aerodrome service road) TWY B: 15 m; CONC; PCN 68/R/B/W/T (only for aircraft up to 36 m wingspan and 18 m wheel base) TWY O: 10 m; CONC; PCN 24/R/B/W/T (only for aircraft up to 20 m wing span) TWY P: 10 m; ASPH; PCN 12/F/C/X/U (only for aircraft up to 17 m wing span) TWY T2: 7 m; ASPH; AUW 5.7 t
3	Altimeter checkpoint location and elevation	Take-off: RWY 27L: 179 ft MSL, RWY 09R: 172 ft MSL RWY 27R/ TWY N: 169 ft MSL, RWY 09L/ TWY H: 167 ft MSL RWY 27R/ TWY M: 172 ft MSL, RWY 09L/ TWY G: 165 ft MSL
4	VOR checkpoints	-
5	INS checkpoints	See Chart AD 2 EDDV 2-9
6	Remarks	Nil

EDDV 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	A-VDGS (Advanced Visual Docking Guidance System) see Chart AD 2 EDDV 2-9
2	RWY and TWY markings and LGT	White: THR markings, RWY designations, RWY centre lines, TDZ, fixed distance markings. Yellow: TWY centre lines, taxi holding position markings. Red: apron safety lines RWY, TWY, destination and position indicators lighted. Location and direction markings available on main apron.
3	Stop bars	R LIH, Cat II/III stop bar markings: TWYs G, J, K, L, M
4	Remarks	RWY guard lights: Y WH RWY edge line: RWY 09L/27R; RWY 09R/27L See also AD 2.20

EDDV AD 2.10 Aerodrome Obstacles

Refer to EDDV AD 2.24 Aerodrome Obstacle Chart (AOC)

EDDV AD 2.11 Meteorological Information Provided

1	Associated MET Office	Meteorological advisory center for aviation (MAC) North
2	Hours of service MET Office outside hours	H24
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity	MAC North 24 HR
4	Trend 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 ²⁾ English, German
7	Charts and other information available for briefing or consultation	SWC, W/T charts, SIGMET, METAR/TAF en-route ²⁾
8	Supplementary equipment available for providing information	-
9	ATS units provided with information	-
10	Additional information (limitation of service, etc.)	Individual weather consultation: MAC North Tel.: 0900 10 77 22 1 ¹⁾ ¹⁾ Value-added service prices see GEN 3.5-13 ²⁾ Provided by: www.flugwetter.de

EDDV AD 2.12 Runway Physical Characteristics

Designations RWY NR	TRUE BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY end coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
09C	92.00°	780 x 22	ACFT < 5.7 t AUW ASPH	N 52 27 53.206 E 009 41 04.432	THR 178 ft
27C	272.00°	780 x 22	ACFT < 5.7 t AUW ASPH	N 52 27 52.400 E 009 41 33.534	THR 174 ft
09L	92.60°	3200 x 45	68/R/B/W/T CONC	N 52 28 05.680 E 009 39 09.686	THR 167 ft
27R	272.60°	3200 x 45	68/R/B/W/T CONC	N 52 28 01.008 E 009 41 59.019	THR 169 ft
09R	92.60°	2340 x 45	68/R/B/W/T CONC	N 52 27 17.949 E 009 40 36.367	THR 172 ft
27L	272.60°	2340 x 45	68/R/B/W/T CONC	N 52 27 14.509 E 009 42 40.142	THR 179 ft

Slope of RWY-SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
see AOC	170 x 22	30 x 23	840 x 60	-	-
see AOC	60 x 22	30 x 23	840 x 60	-	-
see AOC	-	60 x 45	3320 x 300	Available	Dimensions of RWY : 3500 x 45 see EDDV AD 2.20 No. 8
see AOC	-	60 x 45	3320 x 300	Available	Dimensions of RWY : 3500 x 45 see EDDV AD 2.20 No. 8
see AOC	-	60 x 45	2460 x 300	-	-
see AOC	-	60 x 45	2460 x 300	-	-

EDDV AD 2.13 Declared Distances

RWY Designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
09C	610	640	780	550	-
27C	720	780	780	550	-
09L	3200	3260	3200	3200	-
27R	3200	3260	3200	3200	-
09R	2340	2400	2340	2340	-
27L	2340	2400	2340	2340	-
Remarks: RWY 09C: TORA, TODA and ASDA include the paved SWY west of THR 09C. RWY 27C: TORA, TODA and ASDA include the paved SWY east of THR 27C. RWY 09L: TORA: 3500 m, TODA : 3560 m, ASDA: 3500 m (see EDDV AD 2.20 No. 8) RWY 27R: TORA: 3500 m, TODA : 3560 m, ASDA: 3500 m (see EDDV AD 2.20 No. 8)					

EDDV AD 2.14 Approach and Runway Lighting

RWY Designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing colour, INTST	RWY edge LGT LEN Spacing, colour INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour
1	2	3	4	5	6	7	8	9
09C	-	-	-	-	-	-	-	-
27C	-	-	-	-	-	-	-	-
09L	W VRB LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 64.30 ft	W VRB LIH	Up to 2300 m: W VRB LIH; 2300 – 2900 m: R/W VRB LIH; 2900 – 3200 m: R VRB LIH. spacing 15 m	W VRB LIH	R VRB LIH	-
27R	W VRB LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 54.80 ft	W VRB LIH	Up to 2300 m: W VRB LIH; 2300 – 2900 m: R/W VRB LIH; 2900 – 3200 m: R VRB LIH. spacing 15 m	W VRB LIH	R VRB LIH	-
09R	W VRB LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 61.00 ft	-	W VRB LIH spacing 30 m	W VRB LIH	R VRB LIH	-
27L	W VRB LIH/LIL Sequence flash available	G VRB LIH	3.0° 54.00 ft	-	W VRB LIH spacing 30 m	W VRB LIH	R VRB LIH	-

EDDV AD 2.15 Other Lighting, Secondary Power Supply

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	ABN white/white on TWR
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT	See Chart AD 2 EDDV 2-5
3	TWY edge and centre line lighting	TWY edge lights of TWYs A, A1, B, C, D, D1, F, G, H, J, K, Kto, L, M, N, O, Q, T2: B LIL Some TWYs equipped with TWY edge markers only. TWY Center line lights of TWY K: (BTN stop bars and RWY 09L/27R colour-coded Y/G VRB LIH) TWY Center line lights of TWY M: G LIH VRB (BTN TWY L and TWY N; BTN stop bars and RWY 09L/27R colour-coded Y/G VRB LIH) BTN stop bars and RWY 09L/27R: centre line colour-coded Y/G TWY Center line lights of TWY G: G LIH VRB (BTN TWY H and TWY L; BTN stop bars and RWY 09L/27R colour-coded Y/G VRB LIH) TWY Center line lights of TWYs Kto, N: G LIH VRB (BTN stop bars and RWY 09L/27R colour-coded Y/G VRB LIH) TWY Center line lights of TWY F: G LIH VRB (BTN stop bars and RWY 09L/27R colour-coded Y/G) TWY Center line lights of TWY H: G LIH VRB (BTN RWY 09L/27R and stop bars colour-coded Y/G VRB LIH) TWY Center line lights of TWY L: G LIH VRB (BTN stop bars and RWY 09L/27R colour-coded Y/G VRB LIH)
4	Secondary power supply/switch-over time	Available/0 SEC
5	Remarks	Nil

EDDV AD 2.16 Helicopter Landing Area

1	Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	H 1: On TWY C 150 m N of RWY 09R/27L H 2: On TWY L 110 m S of THR 09C H 3: On TWY M 130 m S of RWY 09C/27C
2	TLOF and/or FATO elevation m/ft	-
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	-
4	True BRG of FATO	-
5	Declared distance available	-
6	APP and FATO lighting	-
7	Remarks	See Chart AD 2 EDDV 2-5

EDDV AD 2.17 ATS Airspace

1	Designation and lateral limits	CTR Hannover
2	Vertical limits	2500 ft MSL
3	Airspace classification	D
4	ATS unit call sign Language(s)	HANNOVER TOWER English, German
5	Transition altitude	5000 ft MSL
6	Remarks	For detailed airspace description see ENR 2.1

EDDV AD 2.18 ATS Communication Facilities

Service designation	Call sign	Channel/ Frequency (MHz)	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
		121.500 243.000 136.575	H24 H24 0320 (0220) – 2320 (2220)	Emergency frequencies for all services Designated operational coverage 60 NM, FL 200
ATIS	HANNOVER ATIS			
APP	BREMEN RADAR HANNOVER DIRECTOR	131.325 119.600 259.725	H24 H24 HX	Service provided by Bremen ATC
TWR	HANNOVER TOWER	120.175 120.400 374.950	H24 H24 HX	Primary frequency
	HANNOVER GROUND	121.950	H24	

EDDV AD 2.19 Radio Navigation and Landing Aids

Type of aid MAG VAR Type of supported OPS VOR/ILS/MLS declination	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
Celle NDB	CEL	311.00 KHz	H24	N 52 35 22.52 E 010 01 46.04		Operational range sector 0°–360°: 25 NM NDB unusable: in sector from station 040°–260° 15 NM 260°–320° 11.5 NM 320°–040° 10 NM

Type of aid MAG VAR Type of supported OPS VOR/ILS/MLS <i>declination</i>	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
Elbe VOR/DME (2° E/2015)	LBV	115.10 MHz CH98x	H24	N 53 39 09.33 E 009 34 46.13	4	
Hannover ILS 09L (CAT III) LOC (2° E/2016)	IHNE	108.30 MHz	H24	N 52 28 00.27 E 009 42 25.47		Usable: up to 17 NM in the sector 30°(S) – 25°(N), in relation to the RCL up to 25NM in the sector 07°(S) – 08°(N), in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 2500 ft MSL
GP	-	334.10 MHz	H24	N 52 28 11.04 E 009 39 27.23		
MM	dot-dash	75.00 MHz	H24	N 52 28 07.08 E 009 38 20.36		0.5 NM THR 09L
Hannover ILS 09R (CAT I) LOC (2° E/2016)	IHSE	108.70 MHz	H24	N 52 27 14.08 E 009 42 55.45		Usable: up to 17 NM in the sector ±35°, in relation to the RCL up to 25 NM in the sector 8°(N) – 7°(S), in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 2500 ft MSL
GP	-	330.50 MHz	H24	N 52 27 13.59 E 009 40 53.03		
MM	dot-dash	75.00 MHz	H24	N 52 27 19.06 E 009 39 33.72		0.64 NM THR 09R
Hannover ILS 27L (CAT I) LOC (2° E/2016)	IHSW	109.50 MHz	H24	N 52 27 18.32 E 009 40 22.86		Usable: up to 17 NM in the sector ±35°, in relation to the RCL up to 25 NM in the sector ±10°, in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 2500 ft MSL
GP	-	332.60 MHz	H24	N 52 27 10.91 E 009 42 24.25		
MM	dot-dash	75.00 MHz	H24	N 52 27 12.97 E 009 43 38.86		0.6 NM THR 27L
Hannover ILS 27R (CAT III) LOC (2° E/2016)	IHNW	108.90 MHz	H24	N 52 28 06.42 E 009 38 42.81		Usable: up to 17 NM in the sector 24°(S) – 21°(N), in relation to the RCL up to 25 NM in the sector 04°(S) – 04°(N), in relation to the RCL MIN interception altitude in these areas: 2500 ft MSL
GP	-	329.30 MHz	H24	N 52 28 07.25 E 009 41 43.88		
MM	dot-dash	75.00 MHz	H24	N 52 27 59.27 E 009 43 01.98		0.64 NM THR 27R

Type of aid MAG VAR Type of supported OPS VOR/ILS/MLS <i>declination</i>	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks																
1	2	3	4	5	6	7																
Hannover DME	HAD	CH86y (113.95 MHz *)	H24	N 52 28 07.52 E 009 41 43.85	186	Operational coverage sector 0°–360°: 25 NM, 10000 ft MSL DME unusable in sector 045°–280°: below <table><tr><td>0 – 5 NM</td><td>600 ft MSL</td></tr><tr><td>5 – 10 NM</td><td>1000 ft MSL</td></tr><tr><td>10 – 15 NM</td><td>1300 ft MSL</td></tr><tr><td>15 – 20 NM</td><td>1800 ft MSL</td></tr><tr><td>20 – 25 NM</td><td>2400 ft MSL</td></tr></table> DME unusable in sector 280°–045°: below <table><tr><td>0 – 5 NM</td><td>1800 ft MSL</td></tr><tr><td>5 – 10 NM</td><td>3500 ft MSL</td></tr></table> Disregard any azimuth readings * Ghost frequency	0 – 5 NM	600 ft MSL	5 – 10 NM	1000 ft MSL	10 – 15 NM	1300 ft MSL	15 – 20 NM	1800 ft MSL	20 – 25 NM	2400 ft MSL	0 – 5 NM	1800 ft MSL	5 – 10 NM	3500 ft MSL		
0 – 5 NM	600 ft MSL																					
5 – 10 NM	1000 ft MSL																					
10 – 15 NM	1300 ft MSL																					
15 – 20 NM	1800 ft MSL																					
20 – 25 NM	2400 ft MSL																					
0 – 5 NM	1800 ft MSL																					
5 – 10 NM	3500 ft MSL																					
Hannover DME	HBD	CH116x (116.90 MHz *)	H24	N 52 27 18.95 E 009 39 33.39	211	Operational coverage sector 0°–360°: 25 NM, 10000 ft MSL DME unusable in sector 150°–170°: below <table><tr><td>0 – 25 NM</td><td>6000 ft MSL</td></tr></table> * Ghost frequency	0 – 25 NM	6000 ft MSL														
0 – 25 NM	6000 ft MSL																					
LO	HA	320.00 KHz	H24	N 52 27 50.77 E 009 48 18.30		Operational range sector 0°–360°: 15 NM 273°, 3.85 NM THR 27R																
LO	HW	358.00 KHz	H24	N 52 28 06.65 E 009 32 47.20		Operational range sector 0°–360°: 15 NM 093°, 3.9 NM THR 09L																
Leine DVOR/DME (2° E/2012)	DLE	115.20 MHz CH99x	H24	N 52 15 01.15 E 009 53 00.58	395	Operational coverage sector 045°–090°: 80 NM, FL 500 sector 090°–045°: 60 NM, FL 500 DVOR/DME unusable in sector 0°–360°: below <table><tr><td>0 – 10 NM</td><td>1400 ft MSL</td></tr><tr><td>10 – 20 NM</td><td>2700 ft MSL</td></tr><tr><td>20 – 30 NM</td><td>4100 ft MSL</td></tr><tr><td>30 – 40 NM</td><td>5600 ft MSL</td></tr><tr><td>40 – 50 NM</td><td>7300 ft MSL</td></tr><tr><td>50 – 60 NM</td><td>9100 ft MSL</td></tr></table> DVOR/DME unusable in sector 045°– 090°: below <table><tr><td>60 – 70 NM</td><td>11000 ft MSL</td></tr><tr><td>70 – 80 NM</td><td>13000 ft MSL</td></tr></table> In sector 025°–050° the DVOR may only be used for the radials in the published en- route, approach and departure procedures and is not permitted for area navigation.	0 – 10 NM	1400 ft MSL	10 – 20 NM	2700 ft MSL	20 – 30 NM	4100 ft MSL	30 – 40 NM	5600 ft MSL	40 – 50 NM	7300 ft MSL	50 – 60 NM	9100 ft MSL	60 – 70 NM	11000 ft MSL	70 – 80 NM	13000 ft MSL
0 – 10 NM	1400 ft MSL																					
10 – 20 NM	2700 ft MSL																					
20 – 30 NM	4100 ft MSL																					
30 – 40 NM	5600 ft MSL																					
40 – 50 NM	7300 ft MSL																					
50 – 60 NM	9100 ft MSL																					
60 – 70 NM	11000 ft MSL																					
70 – 80 NM	13000 ft MSL																					
Nienburg VOR (2° E/2012)	NIE	116.50 MHz	H24	N 52 37 33.21 E 009 22 19.17		Operational coverage sector 0°–360°: 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.																

EDDV AD 2.20 Local aerodrome regulations

Der Flughafen ist von 0000 bis 2400 mit folgenden Einschränkungen geöffnet:

1. Zwischen 2100 (2000) und 0459 (0359) dürfen Luftfahrzeuge, die die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte überschreiten, nicht verkehren.

2. Zwischen 2200 (2100) und 0459 (0359) sind nur folgende Flugbewegungen und Luftfahrzeuge zugelassen:

2.1 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken, die über ein Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des ICAO Anhang 16 verfügen und die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte um eine kumulative Marge von mehr als 8 EPNdB unterschreiten und

2.1.1 deren planmäßig koordinierter Start- oder Landeflughafen Hannover ist oder

2.1.2 die im Nachtlufthandelsdienst eines Universaldienstleisters i.S.d. Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) eingesetzt werden, sofern der Nachtflug für die Einhaltung des Qualitätsstandards nach § 2 Nr. 3 PUDLV erforderlich ist, oder

2.1.3 deren Halter solche Luftfahrtunternehmen sind, die in Hannover den Schwerpunkt ihres Geschäfts- bzw. Wartungsbetriebes unterhalten.

2.2 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit Strahltriebwerken im Nur-Frachtverkehr, die über ein Lärmzeugnis nach Kapitel 3 oder 4 des ICAO Anhang 16 verfügen und

die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte um eine kumulative Marge von mehr als 8 EPNdB unterschreiten oder

die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte um eine kumulative Marge von mehr als 5 EPNdB unterschreiten und in der dieser Regelung beigefügten Anlage zu dieser Ziffer verzeichnet sind.

2.3 Landungen von Luftfahrzeugen, die die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten und von den unter Ziffer 2.1.3 genannten Haltern gewartet werden.

2.4 Starts und Landungen von Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart im gewerblichen und im Werkverkehr, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 4, 5, 6 (-4dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB (A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 der Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) entsprechen sowie Landungen im Geschäftsreiseverkehr mit am Flughafen Hannover stationierten Luftfahrzeugen mit anderer Antriebsart mit Lärmzeugnis.

2.5 Starts und Landungen verspäteter Flugzeuge im planmäßigen Fluglinien- und regelmäßigen Pauschalflugreiseverkehr, die die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Lärmgrenzwerte nicht überschreiten und deren planmäßige Ankunft in Hannover vor 2200 (2100) liegt.

2.6 Landungen von Luftfahrzeugen, die den Flughafen nachweislich aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen als Ausweichflughafen nutzen.

2.7 Vermessungsflüge der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, soweit sie zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit erforderlich sind.

2.8 Starts und Landungen in Notfällen.

2.9 Starts und Landungen in Härtefällen nach besonderer Genehmigung durch die Luftaufsicht des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr.

3. In der Zeit von 2100 (2000) bis 0459 (0359) dürfen Starts und Landungen - vorbehaltlich der weiteren Einschränkungen dieser Regelung - mit den in der dieser Regelung beigefügten Anlage zu dieser Ziffer aufgeführten Luftfahrzeugen grundsätzlich nur auf der Nordbahn (09L/27R) erfolgen. Ausnahmen aus zwingenden flugsicherungstechnischen, meteorologischen oder flugbetrieblichen Gründen sind zulässig.

4. Schubumkehr darf von 2000 (1900) bis 0500 (0400) nur in dem Umfang angewendet werden, in dem dies aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Stellung „Leerlauf-Schubumkehr“ wird von dieser Regelung nicht erfasst.

5. Probelaufe mit Strahltriebwerken sind bei betriebsbereiter Lärmdämpfanlage ausschließlich in dieser durchzuführen.

The airport is open from 0000 until 2400 with the following restrictions:

1. Between 2100 (2000) and 0459 (0359), aircraft exceeding the noise limits pursuant to ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 are not permitted to operate.

2. Between 2200 (2100) and 0459 (0359), only the following aircraft movements and aircraft are permitted:

2.1 Take-offs and landings of turbo-jet aircraft with a noise certificate in accordance with ICAO Annex 16, Chapter 3 or 4 which are more than 8 EPNdB below the limits laid down in ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 and

2.1.1 which are usually scheduled for the airport of Hannover or

2.1.2 which are used for night airmail service of a universal service provider as defined in the Postal Universal Service Ordinance (PUDLV) if the night flight is required to meet the quality standard in accordance with Article 2, item 3 of the PUDLV or

2.1.3 which are operated by air carriers whose main base and maintenance facilities are in Hannover.

2.2 Take-offs and landings of turbo-jet cargo aircraft which have a noise certificate in accordance with ICAO Annex 16, Chapter 3 or 4 and

which are more than 8 EPNdB below the limits laid down in ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 or

which are more than 5 EPNdB below the limits laid down in ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 and which are specified in the Annex to this item.

2.3 Landings of aircraft not exceeding the limits pursuant to ICAO Annex 16, Volume I, Chapter 3 which are operated by the air carriers specified in item 2.1.3.

2.4 Take-offs and landings of aircraft with different means of propulsion in commercial and corporate air traffic complying with the provisions of ICAO Annex 16, Volume 1, Chapters 3, 4, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 to -8 dB (A)) or 11 and/or Chapters III, V, VI 2.4, VII or X 2.4 of Noise Requirements for Aircraft as well as landings of aircraft with different means of propulsion and a noise certificate stationed at Hannover Airport in business air traffic.

2.5 Landings of delayed aircraft which are part of scheduled air services or regular air inclusive tours, which do not exceed the noise limits pursuant to ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 and which are scheduled to arrive in Hannover prior to 2200 (2100).

2.6 Landings of aircraft provably using the airport as alternate aerodrome for meteorological, technical or other safety reasons.

2.7 Calibration flights conducted by DFS Deutsche Flugsicherung GmbH as far as necessary for maintaining flight safety.

2.8 Take-offs and landings in emergency cases.

2.9 Take-offs and landings in exceptional cases with special permission from the aviation supervision office of the „Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr“.

3. Subject to further restrictions of this provision, the aircraft specified in the Annex to this item are permitted to conduct take-offs and landings only on the northern runway (09L/27R) between 2100 (2000) and 0459 (0359). Exceptions for urgent technical, meteorological or operational reasons are possible.

4. Between 2000 (1900) and 0500 (0400), reverse thrust may only be used to the extent required for safety reasons. This provision does not apply to idle reverse thrust.

5. Test runs with jet engines shall be conducted exclusively in a noise suppression facility which is ready for operation.

5.1 Bei nicht betriebsbereiter Lärmdämpfungsanlage dürfen Probeläufe mit Strahltriebwerken außerhalb dieser Anlage lediglich von 0500 (0400) bis 2100 (2000) durchgeführt werden. In der Zeit zwischen 2100 (2000) und 2300 (2200) sowie zwischen 0300 (0200) und 0500 (0400) dürfen Probeläufe mit Strahltriebwerken außerhalb der nicht betriebsbereiten Lärmdämpfungsanlage jedoch auch dann durchgeführt werden, wenn sie aus Sicherheitsgründen kurz vor einem Start oder nach einer Landung zur Durchführung einer unaufschiebbaren Wartung notwendig sind. Leerlauf-Probeläufe werden von dieser Regelung nicht erfasst.

5.1 If the noise suppression facility is not ready for operation, test runs with jet engines may be conducted only from 0500 (0400) to 2100 (2000) outside this facility. Between 2100 (2000) and 2300 (2200) as well as between 0300 (0200) and 0500 (0400), test runs with jet engines may, however, also be conducted outside the noise suppression facility which is not ready for operation if required for urgent maintenance due to safety reasons shortly before a take-off or after a landing. This provision does not apply to idle test runs.

6. Außerdem gelten folgende Beschränkungen:

6. Furthermore, the following restrictions shall apply:

Art der Flugbewegungen/ Type of Flights	Luftfahrzeuge/ Aircraft	nur zulässig/ only permitted
6.1 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge. / Subsequent arrivals and departures as well as aerodrome circling flights	über 5,7 t MTOW / over 5.7 t MTOW	Mon – Fri 0500 (0400) – 1959 (1859) Sat 0700 (0600) – 1159 (1059)
6.2 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge. / Subsequent arrivals and departures as well as aerodrome circling flights	bis 5,7 t MTOW, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 4, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB (A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 nicht entsprechen/ up to 5.7 t MTOW not complying with the conditions of Annex 16, Volume 1, Chapters 3, 4, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 to -8 dB (A)) or 11 pursuant to ICAO and/or LSL Chapters III, V, VI 2.4, VIII or X 2.4	Mon – Fri 0500 (0400) – 1959 (1859) Sat 0700 (0600) – 1159 (1059)
6.3 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge. / Subsequent arrivals and departures as well as aerodrome circling flights	bis 5,7 t MTOW, die den Bedingungen des Anhangs 16, Band 1, Kapitel 3, 4, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 bis -8 dB (A)) oder 11 des ICAO-Abkommens bzw. LSL Kapitel III, V, VI 2.4, VIII oder X 2.4 entsprechen/ up to 5.7 t MTOW complying with the conditions of Annex 16, Volume 1, Chapters 3, 4, 5, 6 (-4 dB (A)), 8, 10 (-3 to -8 dB (A)) or 11 pursuant to ICAO and/or LSL Chapters III, V, VI 2.4, VIII or X 2.4	Mon – Sat 0500 (0400) – 1959 (1859) Sun, HOL 0700 (0600) – 1959 (1859)
6.4 Ausbildungs- und Übungsflüge, sofern es sich nicht um unmittelbar aufeinander folgende An- und Abflüge oder Platzrundenflüge handelt. / Training and examination flights if no subsequent arrivals and departures or aerodrome circling flights.	sämtliche Luftfahrzeuge mit Lärmzeugnis / all aircraft with noise certificate	0500 (0400) – 2159 (2059)
6.5 Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge sowie Platzrundenflüge im Rahmen von Ausbildungs- und Übungsflügen, die nach luftverkehrsrechtlichen Vorschriften für den Erwerb, die Verlängerung oder Erneuerung einer Erlaubnis oder Berechtigung als Luftfahrer vorgeschrieben sind. / Subsequent arrivals and departures as well as aerodrome circling flights within the framework of training and examination flights which are, according to air traffic regulations, required for obtaining, prolonging or renewing licences or ratings for airmen.	bis 5,7 t MTOW mit Lärmzeugnis / up to 5.7 t MTOM with noise certificate	Mon – Sat 0500 (0400) – 2059 (1959) Sun, HOL 0700 (0600) – 2059 (1959)

7. Unmittelbar aufeinanderfolgende An- und Abflüge von Luftfahrzeugen am Flughafen nicht verteilter Luftfahrzeughalter bedürfen der Genehmigung durch die Luftaufsicht Flughafen Hannover.

7. Subsequent arrivals and departures of aircraft not represented at an airport by an aircraft operator require the permission of the aviation supervision office at Hannover Airport.

8. Die Startpunkte für die Startlaufstrecken mit der Länge 3.200 m liegen für Betriebsrichtung 27 auf Höhe des östlichen Rands des Rollbahn N und für Betriebsrichtung 09 auf Höhe des westlichen Rands des Rollbahn H. Die Startpunkte, die für Starts in Richtung Osten 300 m vor der Schwelle 09L und für Starts in Richtung Westen 300 m vor der Schwelle 27R liegen, dürfen nur von Luftfahrzeugen genutzt werden, die für den bevorstehenden Start eine Startlaufstrecke von mehr als 3.200 m benötigen.

8. The starting points for the take-off runs of 3200 m in length are located at the level of the eastern edge of taxiway N for landing direction 27 and at the level of the western edge of taxiway H for landing direction 09. The starting points located 300 m in front of threshold 09L for take-offs in an eastern direction and 300 m in front of threshold 27R for take-offs in a western direction may only be used by aircraft requiring a take-off run exceeding 3200 m for the forthcoming take-off.

9. Sofern in der Zeit zwischen 2200 (2100) und 0459 (0359) in Hannover gestartet oder gelandet werden soll, ist der Flughafengesellschaft vorab eine Kopie des Lärmzeugnisses (§§ 9, 10 LuftVZO) vorzulegen.

9. If any aircraft are to take off or land in Hannover between 2200 (2100) and 0459 (0359), a copy of the noise certificates (Articles 9, 10 of the Regulation on Certification and Licensing in Aviation (LuftVZO)) shall be submitted in advance.

10. Sofern für einen Start oder eine Landung die Sonderregelung nach Ziffer 2.1.2 in Anspruch genommen werden soll, ist von dem Postdienstleister gegenüber der Flughafengesellschaft vorab ein Nachweis zu erbringen, dass dieser Universaldienstleister i.S.d. Post-Universaldienstleistungsverordnung (PUDLV) ist und dass der Qualitätsstandard des § 2 Nr. 3 PUDLV nur mithilfe von Nachtpostflügen eingehalten werden kann.

10. If a take-off or landing is to fall under the special regulation pursuant to item 2.1.2, the postal service provider shall prove to the airport operator in advance that it is a universal service provider as defined in the Postal Universal Service Ordinance (PUDLV) and that the quality standard in accordance with Article 2, item 3 of the PUDLV can only be met through night airmail service.

Örtliche Luftaufsicht:
Tel.: +49 (0)511 977-1549, 977-1455
Fax: +49 (0)511 977-1645

Local Aviation Supervision Office:
Tel.: +49 (0)511 977-1549, 977-1455
Fax: +49 (0)511 977-1645

11. Allgemeine Luftfahrt

11.1 Zur Gewährleistung einer rechtzeitigen Vorinformation aller betroffenen Abfertigungsdienste sowie Behörden sind Flugplanmeldungen als Flugvoranmeldung für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt (IFR und VFR) per e-mail an flight.notice@hannover-airport.de zu senden.

11.2 Die Abfertigung über das General Aviation Terminal (GAT) ist auf Luftfahrzeuge mit einer Sitzplatzzahl von 20 begrenzt. Größere Luftfahrzeuge werden ausschließlich über die Terminals A bis C abgefertigt.

12. Kurzstart- und -landebahn 09C/27C

Die Kurzstart- und -landebahn ist nur für Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Flugmasse von 5.700 kg, Motorsegler und Ultraleichtflugzeuge zugelassen. Starts und Landungen mit diesen Luftfahrzeugen sind auf der Kurzstart- und -landebahn nur nach Sichtflugregeln am Tage zulässig.

13. Rollen auf dem Vorfeld

13.1 Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit der Flugplatzkontrolle der DFS aufrechterhalten. Angeordnete Frequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden. Setzt die FHG-Vorfeldkontrolle zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug ein, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung beim Rollen und Parken ein Leitfahrzeug bei der Flugplatzkontrolle anfordern.

13.2 Luftfahrzeuge dürfen Nose-In Positionen nur mit Schlepperhilfe verlassen. Die Verwendung von Schubumkehr und von Verstellpropellern ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen - insbesondere Vorhaltung geeigneter Schleppstangen - zu treffen. Ausnahmen sind nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers zulässig. Luftfahrzeuge dürfen auf den Bewegungsflächen nur mit Zustimmung des Flughafenunternehmers und nach Freigabe durch die Vorfeldkontrolle bzw. Platzkontrollstelle geschleppt werden. Weist der Flughafenunternehmer aus betrieblichen oder sicherheitsbedingten Gründen das Schleppen eines Luftfahrzeugs an, so hat der Luftfahrzeughalter dieser Weisung unverzüglich zu entsprechen und das zur Durchführung des Schleppvorganges erforderliche Personal bereitzustellen. Schleppvorgänge werden grundsätzlich ohne Leitfahrzeug durchgeführt. Leitfahrzeuge können jedoch bei der FHG-Vorfeldkontrolle angefordert werden. Zum Abstellen eines geschleppten Luftfahrzeugs wird durch die FHG-Vorfeldkontrolle generell ein Leitfahrzeug eingesetzt.

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

13.4 Die Rollbahnen A1, D1, F1 und L 1 auf dem Vorfeld sind Standplatzrollgassen mit reduzierten Mindestabständen zwischen Leitlinien und festen Hindernissen. Die Abstände zwischen den Rollgassenmittellinien und den roten Hindernisbegrenzungslinien betragen:

- 47,5 m im Bereich der parallelen Rollgassen F1 zwischen den Positionen 42 und 61 und L 1 zwischen den Positionen 4 und 27. Der Abstand zwischen den parallelen Rolleitlinien beträgt 78 m.
- 42,5 m im Bereich der Rollgasse D1
- 41,5 m im Bereich der Rollgasse A1 zwischen den Positionen 23 und 42
- 38 m im Bereich der Positionen 1 und 2
- 26 m im Bereich der Positionen 12, 13 und 20

13.5 Beim Einrollen auf die Terminalpositionen 1 bis 20 ist das Oversteering-Verfahren anzuwenden.

14. Tanken mit Passagieren an Bord

Das in EU-OPS 1 veröffentlichte Verfahren zum "Betanken oder Enttanken, während Fluggäste einsteigen, sich an Bord befinden oder aussteigen" darf grundsätzlich durchgeführt werden.

Das Betanken, während Fluggäste ein-/aussteigen oder sich an Bord befinden, muss auf der vom Passagierprozess abgewandten Seite des Luftfahrzeugs erfolgen. Das Enttanken, während Fluggäste ein-/aussteigen oder sich an Bord befinden, ist nicht zulässig.

15. Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge

15.1 Anlassverfahren

Piloten haben auf der Frequenz von HANNOVER GROUND eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke einzuholen.

15.2 Zurückstossverfahren (Pushback) auf dem Hauptvorfeld (Pos 1-61)

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Zurückstoßen aus einer Nose-in Position werden die Piloten aufgefordert, nach Erhalt der Freigabe zum Anlassen der Triebwerke, mit dem "Walkout Assistent" Verbindung aufzunehmen.

Diese Anfrage darf nur erfolgen, wenn der Pilot das Manöver unverzüglich ausführen kann. Der "Walkout Assistent" wird das Push-Back Verfahren ausführen, sobald er von der Flughafen-Vorfeldkontrolle eine Freigabe dazu erhalten hat. Um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, sind die Triebwerke während des Push-back-Vorganges anzulassen.

11. General Aviation

11.1 To guarantee receiving advance information for all handling services and authorities in time, flight plan messages shall be sent as advance flight messages (flight notification) for General Aviation flights (IFR and VFR) via e-mail to flight.notice@hannover-airport.de.

11.2 The handling service via the General Aviation Terminal (GAT) is limited to aircraft with 20 seats maximum. The handling of larger aircraft will exclusively be executed via terminals A to C.

12. Shortened RWY 09C/27C

The shortened RWY is authorized only for aeroplanes with a maximum permissible flight mass of 5,700 kg, powered gliders and ultralight aeroplanes. Take-offs and landings with these aircraft are permitted on the shortened RWY during the day according to visual flight rules, only.

13. Taxiing on the apron

13.1 During the entire taxiing phase, aircraft shall maintain continuous radio contact with the control tower. Any instructions to change frequency shall be complied with without delay. If FHG apron control employs a follow-me car to guide taxiing aircraft, the pilot shall comply with its signals. Pilots may request a follow-me car from the control tower for taxi and parking guidance.

13.2 Aircraft may leave nose-in positions only with the aid of tow tractors. Reverse thrust or variable pitch propellers are not permitted. Aircraft operators shall make suitable arrangements, especially by supplying an appropriate towbar. Exceptions are only possible with the consent of the airport operator. Aircraft may only be towed on the movement area with the consent of the airport operator and after issuance of a clearance by apron control or the control tower. If the airport operator issues the instruction to tow an aircraft for operational or safety reasons, the aircraft operator shall follow this instruction without delay and arrange the personnel required for the towing manoeuvre. Towing procedures are generally executed without a follow-me car. However, pilots may request a follow-me car from FHG apron control. For the parking of a towed aircraft, FHG apron control generally employs a follow-me car.

13.3 On the apron, aircraft are permitted to taxi only at the minimum RPM required.

13.4 The taxilanes A1, D1, F1 and L1 on the apron are aircraft stand taxilanes with reduced minimum separation distances between guidelines and fixed obstacles. The separation distances between taxilane centrelines and the red obstacle limitation lines are:

- 47.5 m in the area of the parallel taxilanes F1 between positions 42 and 61 and L1 between positions 4 and 27. The separation distance between the parallel guidelines is 78 m.
- 42.5 m in the area of taxilane D1
- 41.5 m in the area of taxilane A1 between positions 23 and 42
- 38 m in the area of positions 1 and 2
- 26 m in the area of positions 12, 13 and 20

13.5 When entering terminal positions 1 to 20, the oversteering procedure shall be used.

14. Refuelling with passengers on board

The procedure for refuelling or defuelling with passengers embarking, on board or disembarking published in EU-OPS 1 may generally be applied.

Refuelling when passengers are embarking, on board or disembarking shall be carried out on the opposite side to the passenger process. Defuelling with passengers embarking, on board or disembarking is not permitted.

15. Procedures for departing aircraft

15.1 Start-up procedure

Pilots shall obtain start-up approval on the appropriate frequency of HANNOVER GROUND.

15.2 Push-back procedure on the main apron (positions 1-61)

To receive push-back instructions from a nose-in position, pilots are requested to contact the "Walkout Assistent" after they have received start-up approval.

This request shall only be made if the pilot is able to carry out the manoeuvre without delay. The "Walkout Assistent" will carry out the push-back procedure immediately after receiving the necessary clearance from apron control. To avoid delays, the engines shall be started during push-back.

Die maximale Triebwerksleistung vor und während des Push-Back Vorgangs darf nicht mehr als Leerlauf betragen. Eine höhere Triebwerksleistung darf erst nach abgeschlossenen Push-Back Vorgangs und nach abkuppeln des Pushbackschleppers (inkl. Schleppstange) gewählt werden.

15.3 Taxi-out-Verfahren

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Abrollen nach erfolgtem Push-back oder von einem "Roll-out"-Standplatz werden die Piloten angewiesen, eine Rollfreigabe auf der entsprechenden Frequenz von HANNOVER GROUND einzuholen.

15.4 Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bietet am Flughafen Hannover die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink an. Folgende Zeitparameter gelten für den Flughafen Hannover:

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

Piloten wird empfohlen, die gewünschte Startbahn in das „Optional Free Text“ Feld des DCL-Dialogfensters einzutragen.

16. Enteisierung von Luftfahrzeugen

16.1 Allgemeines

Auf dem Verkehrsflughafen Hannover findet die Enteisierung von Luftfahrzeugen ausschließlich auf festgelegten Enteisungsflächen (DPs) statt. Diese befinden sich im westlichen Teil des Abfertigungsvorfeldes. Eine Enteisierung auf anderen Luftfahrzeugstandplätzen ist – mit Ausnahme der unter 16.2 beschriebenen Regelung – nicht gestattet.

16.2 Enteisungsflächen

Die speziellen Flächen für die Enteisierung von Luftfahrzeugen sind als DP1 und DP2 ausgewiesen. In Ausnahmefällen kann auch auf den dazwischen liegenden Abstellpositionen enteist werden. Die jeweils aktuelle Enteisungsposition wird vom Icehouse festgelegt.

Die Lage der Enteisungsflächen ist der Karte AD 2 EDDV 2-9 zu entnehmen. Die Enteisierung von strahlgetriebenen Luftfahrzeugen erfolgt auf den genannten Flächen und wird mit laufenden Triebwerken und abgeschalteten Hilfsenergieaggregaten (APU) durchgeführt. Für die Muster ATR42/72 mit gesetzter Propellerbremse gilt die gleiche Regelung.

16.3 Enteisierung

16.3.1 Anmeldung eines De-Icing-Vorganges

Die Anmeldung eines Enteisierungsvorganges ist rechtzeitig (mit einem Vorlauf von 30 MIN vor OFB/CTOT) beim Icehouse (Tel.: +49 (0)511 9771415, jedoch spätestens mit dem Einholen der Anlassfreigabe für die Triebwerke auf der Frequenz 121.950 MHz der DFS zu tätigen.

16.3.2 Enteisungsreihenfolge

Die Reihenfolge der Anmeldungen hat keinen Einfluss auf die tatsächliche Enteisungssequenz. Diese wird ausschließlich durch den Rollverkehrslotsen der DFS festgelegt.

Als Kriterium für die Reihenfolge der Enteisierungsvorgänge gelten die geplanten OFB-Zeiten. Liegen CTOT-Zeiten vor, werden diese in der Enteisungssequenz entsprechend berücksichtigt. Gleiches gilt für Veränderungen der geplanten OFB-/ CTOT-Zeit.

16.3.3 Rollverkehr zu den Enteisungsflächen

Die Enteisungsflächen liegen im Zuständigkeitsbereich der FHG. Der Rollverkehr wird im Auftrag der FHG durch die DFS-Rollkontrolle gelenkt. Luftfahrzeuge werden nach der Anlassfreigabe / Push-Back durch den Rollverkehrslotsen bis zum Nahbereich der Enteisungsflächen geführt. Anschließend leitet ein Einweisungsfahrzeug das Luftfahrzeug auf eine freie Enteisungsposition.

16.3.4 Bodenfunkstelle für die Luftfahrzeugenteisierung

Nach Abstellung des Luftfahrzeuges auf der Enteisungsfläche meldet sich der Pilot auf der Frequenz 130.600 MHz, Rufzeichen HANNOVER DE-ICING mit seiner Flugnummer. Auf Anforderung übermittelt der Pilot weitere Informationen an den Iceman. Zusätzlich steht die Enteisierungersatzfrequenz 121.600 MHz zur Verfügung, die bei Bedarf von der Rollkontrolle zugewiesen wird. Nach Beendigung des Enteisierungsvorganges hat der Pilot ständige Hörbereitschaft auf der entsprechenden De-Icing-Frequenz zu gewährleisten. Nach Beendigung des Enteisierungsvorganges erfolgt die Übermittlung des Anti-Icing-Codes und die Übergabe durch den Iceman an den Rollverkehrslotsen der DFS.

Before and during push-back, the maximum power output shall not exceed idle power. A higher power setting may only be selected after the push-back has been completed and after the push-back vehicle has been decoupled (including tow bar).

15.3 Taxi-out procedure

To obtain taxi-out instructions after push-back or from a roll-out stand, pilots are instructed to request taxi clearance on the appropriate frequency of HANNOVER GROUND.

15.4 Datalink Departure Clearance

At Hannover Airport, DFS offers start-up and en-route clearance by means of datalink. The following time parameters apply at Hannover Airport:

Pilots are advised to enter the requested departure runway in the Optional Free Text field of the DCL dialogue.

16. De-icing of aircraft

16.1 General

At Hannover Airport, the de-icing of aircraft will take place on defined de-icing areas (DPs) exclusively. These areas are located at the western part of the apron. De-icing on other parking positions – with the exception of the regulation described in item 16.2 – is not permitted.

16.2 De-icing areas

The special areas assigned for the de-icing of aircraft are designated DP1 and DP2. In exceptional cases, de-icing may take place on the parking positions located in between. The actual de-icing position will be assigned by the Icehouse.

The location of the de-icing areas is depicted on chart AD 2 EDDV 2-9. De-icing of jet-propelled aircraft will be carried out on the respective positions with running engines and switched off auxiliary power unit (APU). The same regulation applies to the aircraft types ATR 42/72 with applied propeller brakes.

16.3 De-icing

16.3.1 Notification of a de-icing operation

A de-icing operation shall be reported to the Icehouse (Tel.: +49 (0)511 9771415) in good time (30 MIN in advance prior to OFB/CTOT). At the latest, however, it shall be reported when obtaining start-up clearance for the engines on frequency 121.950 MHz of DFS, at the latest.

16.3.2 De-icing sequence

The order of notifications has no influence on the actual de-icing sequence. This will be determined by the DFS ground controller exclusively.

The criteria for the sequence of the de-icing operations are the planned OFB times. If CTOT times are available, they will be taken into account in the de-icing sequence accordingly. The same applies to changes in the planned OFB/ CTOT time.

16.3.3 Taxiing Traffic to the De-Icing Areas

The de-icing areas fall within the area of responsibility of the FHG. Taxiing traffic will be guided by DFS ground control acting on behalf of the FHG. After start-up clearance/push-back, aircraft will be guided to the immediate vicinity of the de-icing areas. The aircraft will then be guided by a follow-me car to a vacant de-icing position.

16.3.4 Aeronautical Station for the De-Icing of Aircraft

After parking the aircraft on the de-icing area, the pilot will report on frequency 130.600 MHz call sign HANNOVER DE-ICING, together with his flight number. On request, the pilot will report further information to the Iceman. In addition, an alternative de-icing frequency, 121.600 MHz, is available and can be assigned by ground control, if required. After the de-icing process has been completed, the pilot shall report „ready to taxi“ to DFS ground control. If the engines have to be started up again, this shall also be reported to ground control. During the de-icing process, the pilot shall maintain constant listening watch on the respective de-icing frequency. When the de-icing procedure has been completed, the de-icing code will be transmitted and the aircraft handed over by the Iceman to the DFS ground controller.

Die Kommunikation zwischen Luftfahrzeug und Iceman ist in der Anlage zum Flugzeugenteisungsplan für den Flughafen Hannover beschrieben (siehe auch www.hannover-airport.de, hier: Geschäftskunden & Partner - Passagierverkehr - Flugzeugenteisung).

16.3.5 Rollverkehr von den Enteisungsflächen

Abrollvorgänge von den Enteisungsflächen dürfen nur nach ausdrücklicher Freigabe durch die DFS-Rollkontrolle und nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke durchgeführt werden.

Die Enteisungsflächen sind nach dem Enteisungsvorgang schnellstmöglich nach Erhalt der Rollfreigabe zu verlassen.

16.3.6 Sonderleistungen

Alle Sonderleistungen wie z. B. Fahrwerksenteisungen oder Tragflächenun-terseiten-Enteisungen werden ausschließlich auf den Enteisungspositionen bei ausgeschalteten Triebwerken durchgeführt.

Der „Hands-on-Check“ wird generell nur von Vertretern des betroffenen Luftverkehrsunternehmens oder einem Besatzungsmitglied des enteisten Luftfahrzeugs auf dem jeweiligen Pad durchgeführt. Ein Hands-on-Check ist von der Besatzung ausschließlich über einen Abfertigungsagenten anzufordern. Auf Weisung des Icehouse kann ein Luftfahrzeug ggf. auf eine andere Position für den Hands-on-check umgeschleppt oder bereits in der Vorplanung für eine andere De-icing Position geplant werden. Wenn ein Hands-on-check erforderlich sein sollte, ist der TWR rechtzeitig, spätestens jedoch bei Einholung der Anlaffungsfreigabe zu informieren. Die Mitarbeiter von FHG und AGS (Enteisungspersonal) führen keinen Hands-on-check durch.

Abweichungen von den hier oder im Flugzeugenteisungsplan veröffentlichten Standardverfahren bedürfen der Zustimmung des Flughafenunternehmers.

17. Starts bei geringer Sicht (LVTO) auf der RWY 09R/27L

Die RWY 09R/27L ist bei einer Pistensichtweite von mindestens 125 m für die Durchführung von Starts bei geringer Sicht geeignet. Bei Anwendung des LVTO-Verfahrens sind Luftfahrzeuge durch ein Leitfahrzeug zum Abflugpunkt zu führen. Für Anfragen ist die Frequenz 121.950 MHz (HANNOVER GROUND) zu nutzen.

18. Rollen auf TWYs

Um die Sicherheit der RWYs (unerlaubtes Benutzen der RWYs, Runway Incursions) zu erhöhen, sind beidseitig der CAT I-Rollhalte der RWY 09L/27R und der RWY 09R/27L sowie der Rollhalte der RWY 09C/27C Pistensicherungsfeuer installiert.

19. Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeughalter haben alle für die schnellstmögliche Entfernung eines bewegungsunfähigen Luftfahrzeugs von den Flugbetriebsflächen notwendigen Absprachen und Vorkehrungen zu treffen.

20. Benutzung des Hilfsenergieaggregats (APU)

Zur Vermeidung von zusätzlichem Bodenlärm und zur Reduzierung weiterer Immissionen ist die Nutzung der APU in Verantwortung des Piloten auf ein Minimum zu reduzieren.

Das Hilfsenergieaggregat von Luftfahrzeugen darf nur in Betrieb genommen werden:

- zum Anlassen der Haupttriebwerke, und zwar frühestens 15 Minuten vor der geplanten off-block-Zeit (EOBT)
- für notwendige Unterhaltungsarbeiten am Luftfahrzeug
- sofern die stationären oder mobilen Bodenabfertigungsgeräte nicht verfügbar oder für bestimmte Luftfahrzeugmuster nicht tauglich sind.

In besonderen Fällen kann der Verkehrsleiter vom Dienst (Tel.: +49 (0)511 977 1455) längere Betriebszeiten der APU bewilligen.

21. Wiederholte IFR-Übungsanflüge bedürfen der vorherigen Abstimmung mit Bremen ACC (Tel.: +49 (0)421 5372 141). Grundsätzlich ist diese Abstimmung unter Angabe des Programms am Ereignistag ab 0500 (0400) spätestens 2 Stunden, jedoch nicht früher als 4 Stunden vor Beginn dieser Übungsanflüge vorzunehmen. Lizenzprüfflüge können auch außerhalb der vorgenannten Zeiten abgestimmt werden.

Diese Abstimmung entbindet nicht von der Beachtung möglicher Regelungen aufgrund von Fluglärmschutzaufträgen für den Flughafen Hannover.

Hinweis: Aufgrund der tatsächlichen Verkehrssituation kann es trotz erfolgter Abstimmung zu teilweisen oder ganzen Ablehnung des Trainingsprogramms kommen.

22. Betrieb B747-8/8F:

- Start und Landung der B747-8/8F ist nur auf der RWY 09L/27R zulässig.
- Rollen auf den Rollwegen und dem Vorfeld ist nur mit Führung durch ein Leitfahrzeug zulässig.

The communication between aircraft and Iceman is described in the attachment to the „De-icing Plan for Hannover Airport“ (see also www.hannover-airport.de, Business Customers & Partners - Passenger Traffic - Aircraft Deicing).

16.3.5 Taxiing Traffic From the De-Icing Areas

Taxiing manoeuvres from the de-icing areas may only be carried out after express clearance by the DFS ground controller and with the absolute minimum number of engine revolutions required, only.

After de-icing has taken place, the de-icing areas shall be vacated as quickly as possible after receiving taxi clearance.

16.3.6 Special Services

All special services, such as the de-icing of the undercarriage or de-icing beneath the wings, will be conducted on the pads with engines switched off, only.

The Hands-on check will generally only be carried out by representatives of the air transport company concerned or by a crew member of the de-iced aircraft on the respective de-icing pad. A Hands-on check shall be requested by the crew through a handling agent, only. On instructions from the Icehouse, an aircraft may be towed to another position for the hands-on check or planned for another de-icing position in the pre-planning stage already. If a hands-on check becomes necessary, the TWR shall be informed in time, but at the latest when requesting start-up clearance. The employees of FHG and AGS (de-icing personnel) will not carry out these checks.

Differences of the above or in published Aeroplane Deicing Plan mentioned procedures have to be granted by the airport operator.

17. Low Visibility Take-offs (LVTO) on RWY 09R/27L

RWY 09R/27L is suitable for conducting low visibility take-offs with a runway visibility of at least 125 m. When applying the LVTO procedure, aircraft shall be guided to the departure point by a follow-me car. In case of queries, frequency 121.950 MHz (HANNOVER GROUND) shall be used.

18. Taxiing on TWYs

To increase the safety of the RWYs (unauthorised use of the RWYs, runway incursions), runway guard lights have been installed on both sides of the CAT I runway-holding positions of RWY 09L/27R and RWY 09R/27L as well as of the runway-holding positions of RWY 09C/27C.

19. Disabled aircraft

Provisions shall be made by the aircraft operators to remove disabled aircraft from the movement areas as quickly as possible.

20. Utilization of the auxiliary power unit (APU)

To avoid additional noise and reduce further immissions, utilization of the APU shall be reduced to a minimum. This is the responsibility of the pilot.

The APU shall be operated only:

- to start the engines; 15 minutes prior to EOBT at the earliest
- for necessary maintenance work on the aircraft
- if the stationary or mobile ground equipment of the airport is not available or suitable for certain aircraft types.

In special cases, extended hours of operation for the APU may be granted by the airport duty officer (Tel.: +49 (0)511 977 1455).

21. Repeated IFR practice approaches require prior coordination with Bremen ACC (Tel.: +49 (0)421 5372 141). As a rule, this coordination shall take place on the day in question, from 0500 (0400), not later than 2 hours but not earlier than 4 hours prior to commencing these practice approaches. The relevant programme shall be indicated. Licence examination flights may be coordinated outside the above-mentioned times as well.

This coordination does not release the pilot from the obligation to observe any noise abatement regulations that may be applicable at Hannover Airport.

Note: Depending on the traffic situation, the training programme may be rejected in part or in total even if it has been coordinated earlier.

22. Operation of B747-8/8F:

- B747-8/8F may only take off from and land on RWY 09L/27R.
- Taxiing on taxiways and the apron is only permitted under the guidance of a follow-me vehicle.

22.1 Folgende TWY's sind zu nutzen:

- Zum Aufrollen RWY 27R: TWY L und TWY M
- Zum Aufrollen RWY 09L: TWY L und TWY G
- Zum Abrollen RWY 27R: TWY H, TWY G und TWY L bzw. TWY G und TWY L
- Zum Abrollen RWY 09L: TWY M und TWY L

22.2 Eine Abstellung der B747-8/8F erfolgt auf der Position DP1 oder 61

22.1 The following TWYs shall be used:

- to enter RWY 27R: TWY L and TWY M
- to enter RWY 09L: TWY L and TWY G
- to exit RWY 27R: TWY H, TWY G and TWY L or TWY G and TWY L
- to exit RWY 09L: TWY M and TWY L

22.2 B747-8/8F shall be parked on aircraft stand DP1 or 61.

Anlage zu 2.2

Sämtliche strahlgetriebene Luftfahrzeuge bis zu einer Höchstabflugmasse (MTOM) von unter 25.000 kg, die die im Anhang 16, Band 1, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen enthaltenen Grenzwerte nicht überschreiten sowie folgende Flugzeugtypen:

Airbus A300	Boeing B737-500/600/700/800
Airbus A310	Boeing B747-400
Airbus A319	Boeing B757
Airbus A320	Boeing B767
Airbus A321	Boeing B777
Airbus A330	Canadair RJ
Airbus A340	Dash 8-400
BAe 146/AVRO RJ-Serie/series	Fokker 70/100
Boeing B717	Gulfstream IV/V
B727-100 re-engined mit 3 Tay-Triebwerken/with 3 tay engines	McDonnell Douglas DC8-70-Serie/series
Boeing B737-300	McDonnell Douglas MD11
Boeing B737-400	McDonnell Douglas MD90
	Tupolev 204

McDonnell Douglas DC10-30 und McDonnell Douglas MD80-Baureihe (alle Versionen), diese jedoch beschränkt auf Landungen. / McDonnell Douglas DC10-30 and McDonnell Douglas MD80 series (all versions), the latter, however, restricted to landings.

Lockheed L1011 und McDonnell Douglas DC10, diese jedoch beschränkt auf Starts. / Lockheed L1011 and McDonnell Douglas DC10, the latter, however, restricted to take-offs.

Flugzeugtypen, die nach dem 18 FEB 2003 auf den Markt gekommen sind, dürfen so behandelt werden, als ob sie in dieser Anlage aufgeführt wären, sofern keine gegenteilige Entscheidung ergeht. / Unless specified otherwise, aircraft types which came onto the market after 18 FEB 2003 may be considered as part of this Annex.

Attachment to 2.2

All jet aircraft with a maximum take-off mass (MTOM) of less than 25,000 kg not exceeding the limits pursuant to ICAO Annex 16, Volume 1, Chapter 3 as well as the following aircraft types:

Anlage zu 3:

Propellerflugzeuge mit einem MTOM über 5,7 t / Propeller aircraft with a MTOM of more than 5,7 t
Airbus A300
Airbus A310
Airbus A330
Airbus A340
B727-100 re-engined mit 3 Tay-Triebwerken/with 3 tay engines

Boeing B737-200
Boeing B747-400
Boeing B757-300
Boeing B767
Boeing B777
Lockheed 1011
McDonnell Douglas DC10
McDonnell Douglas DC8-70-Baureihe/series

McDonnell Douglas MD11
McDonnell Douglas MD80-Baureihe/series
McDonnell Douglas MD90
Tupolev 154
Tupolev 204

Attachment to 3:

EDDV AD 2.21 Noise abatement procedures

See ENR 1.5

EDDV AD 2.22 Flight procedures

1. Reduzierte Radarstaffelungsmindestwerte auf Parallelpistensystemen

(Grundlage NfL I - 8/09)

Bei Anflügen auf das Parallelpistensystem 09/27 in Hannover beträgt der Radarstaffelungsmindestwert im Endanflug zwischen 10 NM Endanflug und Aufsetzpunkt unter den nachfolgenden Bedingungen 2,5 NM:

- a) Das vorausfliegende Luftfahrzeug hat die gleiche oder eine geringere Gewichtsklasse. Luftfahrzeuge der Gewichtsklasse HEAVY, sowie die B757 als vorausfliegendes Luftfahrzeug, sind von diesem Verfahren ausgeschlossen.
- b) Die Abrollwege der Piste können vom Kontrollturm aus, durch Augenbeobachtung oder mit Hilfe von Bodenradar, eingesehen werden.
- c) Die Piste ist trocken.

2. Anwendung reduzierter Diagonalstaffelung 1,5 NM zwischen parallelen Anflügen auf das Parallelpistensystem des Flughafens Hannover

(Grundlage NfL I - 192/99)

Bei Anflügen auf das Parallelpistensystem 09/27 in Hannover kann zwischen parallel anfliegenden Luftfahrzeugen im Endanflug unter den nachfolgenden Bedingungen ein reduzierter Diagonalstaffelungswert von mindestens 1,5 NM zur Anwendung gebracht werden:

- a) Das Flughafenrundsicht radar (ASR) und beide parallelen ILS Systeme sind voll funktionsfähig.
- b) Die betroffenen Piloten sind über die Anwendung des Verfahrens informiert.

1. Reduced Radar Separation Minima on Parallel Runway Systems

(Based on NfL I - 8/09)

During approaches to the parallel runway system 09/27 at Hannover Airport, a radar separation minimum of 2.5 NM is applied on final between 10 NM final and touchdown, provided the following conditions are met:

- a) The preceding aircraft is of the same or a lower weight category. Aircraft of the weight category HEAVY, including the B757 as preceding aircraft, are excluded from this procedure.
- b) The exit taxiways off the runway are discernible visually, or by means of ground radar, from the control tower.
- c) The runway is dry.

2. Utilization of reduced diagonal separation of 1.5 NM between parallel approaches on the parallel RWY system at Hannover Airport

(Based on NfL I - 192/99)

During approaches to the parallel runway system 09/27 at Hannover, a reduced diagonal separation of at least 1.5 NM may be used between parallel approaching aircraft on final provided the following conditions are met:

- a) The airport surveillance radar (ASR) and both parallel ILS systems are fully operational.
- b) The pilots concerned are informed that the procedure is being used.

c) Radarstaffelung von mindestens 3 NM bzw. 1000 ft Vertikalstaffelung wird beibehalten, bis die Luftfahrzeuge auf dem Landekurs innerhalb von 15 NM stabilisiert sind.

d) Die Radarstaffelungsmindestwerte zwischen Luftfahrzeugen im Endanflug auf die gleiche Piste werden nicht unterschritten.

e) Bei Ausfall eines Gleitweg- oder Landekurssenders oder der ASR- Anlage wird umgehend Radar- bzw. Höhenstaffelung erstellt.

c) Radar separation of at least 3 NM and 1000 ft vertical separation, resp. is maintained until the aircraft are stabilized on the localizer course within 15 NM.

d) The radar separation minima between aircraft on final on the same RWY are not fallen short of.

e) In the case of failure of a glide path transmitter or localizer or ASR facility, radar and/or vertical separation will be provided immediately.

EDDV AD 2.23 Additional information

Nil

EDDV AD 2.24 Charts related to an aerodrome

See next pages