

oder EXIT3 zu den Abstellflächen. Mehrmotorige und düsengetriebene Luftfahrzeuge rollen grundsätzlich über den EXIT3. Ausgenommen hiervon sind in Stuttgart stationierte Luftfahrzeuge mit einer Spannweite bis zu 20 m.

6.2 Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Standplätzen erfolgt durch Signale des Einwinkers.

Transponder-Betriebsverfahren

Der Flughafen Stuttgart hat ein erweitertes Bodenverkehrsleitsystem (A-SMGCS) mit Multilateration (MLAT) inklusive ADS-B installiert.

Mode-S-Transponderbetrieb während sich das Luftfahrzeug am Boden befindet:

Wenn das Luftfahrzeug in der Lage ist, die Luftfahrzeugkennung zu senden (d.h. call sign used in flight), sollte die Luftfahrzeugkennung z.B. über das FMS oder das Bedienfeld des Transponders eingegeben werden, bevor der Transponder eingeschaltet wird. Die Besatzung des Luftfahrzeugs verwendet zur Eingabe der Luftfahrzeugkennung das in Punkt 7 des ICAO-Flugplans festgelegte Format. Der zugewiesene Mode-A-Code ist entsprechend einzustellen und der Transponder einzuschalten: ab der Anforderung zum Zurückstoßen oder Rollen oder dem Verlassen der Parkposition, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt.

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen mit Bugradschalter stellen den Transponder auf „ON“ (XPDR).

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen ohne Bugradschalter müssen den Transponder auf Ground (GND) schalten und erst beim Aufrollen auf die Piste auf ALT schalten.

Nach der Landung:

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen ohne Bugradschalter müssen den Transponder bei Verlassen der Piste auf Ground (GND) schalten.

Luftfahrzeugführer von Luftfahrzeugen mit Bugradschalter belassen den Transponder bei Verlassen der Piste auf „ON“ (XPDR).

Sobald das Luftfahrzeug seine endgültige Parkposition erreicht hat, ist der Transponder auszuschalten.

Vor einem Schlepp in Hallen bzw. Hangars ist der Transponder auszuschalten. Transponderbetrieb in Hallen bzw. Hangars ist nur nach Absprache mit der Flugsicherung gestattet.

Um sicherzustellen, dass die Leistungsfähigkeit der auf SSR-Frequenzen basierenden Systeme (einschließlich bordgestützter TCAS-Geräte und SSR-Radargeräten) nicht gefährdet ist, sollte TCAS erst eingestellt werden, wenn sich das Luftfahrzeug dem Rollhalt der Startpiste nähert. Nach der Landung ist es nach Verlassen der Start- und Landebahn auszuschalten.

Bei Luftfahrzeugen, die ohne Flugplan eine Rollbewegung durchführen, ist Mode A Code 2000 einzustellen.

GROUND. Multiengine and jet-propelled aircraft taxi in principle via EXIT3. Aircraft stationed in Stuttgart with a wingspan up to 20 m are excepted.

6.2 Aircraft will be parked on the parking positions by means of signals from the marshaller.

Transponder operating procedures

Stuttgart Airport has installed an Advanced Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS) with multilateration (MLAT) including ADS-B.

Operation of Mode S transponders when the aircraft is on the ground:

When the aircraft is capable of transmitting its aircraft identification (i.e. the call sign used in flight), the aircraft identification should be entered, for example, through the FMS or the transponder control panel before the transponder is switched on. To enter the aircraft identification, the aircraft crew shall use the format defined in Item 7 of the ICAO flight plan. The assigned Mode A code shall be selected accordingly, and the transponder shall be switched on; from the request for push-back or taxi, or when leaving the aircraft stand, whichever is earlier.

Pilots of aircraft with a nose wheel switch shall set the transponder to ON (XPDR).

Pilots of aircraft without a nose wheel switch shall set the transponder to ground (GND) and only set it to ALT when entering the runway.

After landing:

Pilots of aircraft without a nose wheel switch shall set the transponder to ground (GND) when leaving the runway.

Pilots of aircraft with a nose wheel switch shall leave the transponder "ON" (XPDR) when leaving the runway.

When the aircraft is fully parked on stand, the transponder shall be switched off.

Before entering/taxiing into hangars, the transponder shall be switched off. The operation of transponders in hangars is only permitted after consultation with air traffic control.

To ensure that the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS units and SSR radars) is not compromised, TCAS should only be activated when the aircraft is approaching the holding position of the take-off runway. After landing, it shall be deactivated after vacating the runway.

Aircraft taxiing without a flight plan shall select Mode A Code 2000.