

9.3 Message Boards für die Enteisierung von Luftfahrzeugen

Zur Unterstützung der Enteisierungsvorgänge sind an den folgenden, dezentralen Enteisungsflächen variable Hinweisschilder („Message Boards“) installiert:

- DA1N
- DA2N
- DA3N
- DA13N
- DA14N
- DA15N
- DA1S
- DA2S
- DA3S
- DA13S
- DA14S
- DA15S

Die Message Boards übermitteln der Luftfahrzeugbesatzung je nach Status des Enteisierungsvorgangs die folgenden Meldungen (gelber Text auf schwarzem Hintergrund):

- A/C DEICING IN PROGRESS: Der Enteisierungsvorgang läuft. Das Luftfahrzeug hat seine Position zu halten.
- A/C DEICING TERMINATED: Der Enteisierungsvorgang ist beendet.
- HOLD POSITION: Das Luftfahrzeug hat seine Position zu halten.
- CONTACT ATC: Die Luftfahrzeugbesatzung hat die Flugsicherung, wie angewiesen, zu kontaktieren.
- Leere Anzeige: Es wird kein Text angezeigt.

„A/C DEICING TERMINATED“, „HOLD POSITION“, „CONTACT ATC“ werden im Wechsel angezeigt (alle 3 Sekunden) und sind als zusammenhängende Information zu verstehen. Die anderen Texte werden als statischer Text angezeigt.

Die verbindliche Kommunikation zwischen dem De-Icing Team Chief und der Luftfahrzeugbesatzung erfolgt über VHF-Flugfunk. Die Message Boards dienen als ergänzende Unterstützung der Luftfahrzeugbesatzung beim Enteisierungsvorgang.

9.4 General De-icing

Das Verfahren „General De-icing“ wird bei zu erwartenden Enteisungsbedingungen aktiviert. Die Aktivierung wird über ATIS mit dem Text „General De-icing activated. Contact DELIVERY if no deicing is required“ bekannt gegeben. Eine Anmeldung zum De-icing bei der EFM (Freq. 121.990) ist so früh wie möglich, aber mindestens 20 Minuten vor TOBT durchzuführen. Wird kein De-icing benötigt, sollen die Flugzeugführer dies so früh wie möglich an DELIVERY (Freq. 121.730 oder Datalink) kommunizieren.

10. Abweichungen von EASA-Regularien

Alle Abweichungen wurden dezidiert sicherheitsbewertet und als akzeptabel eingestuft.

10.1 Abweichungen bei Rollbahnen

10.1.1 Rollbahnmindestabstände: A13, A14

Bei Luftfahrzeugmustern Code F werden die geforderten Sicherheitsmindestabstände von 51 m zu Objekten geringfügig unterschritten.

10.1.2 Rollbahnen auf Brücken: N1, N2, N3, N4, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8

Die geforderte tragfähige Breite für Code F Luftfahrzeuge auf den Rollbrücken wird geringfügig unterschritten. Auf der Rollbrücke ist mit hoher Genauigkeit zu rollen.

10.1.3 Gebots- und Verbotsschilder

Die Beschilderung des CAT I Halteortes ist nur einseitig.

10.1.4 Gebots- und Hinweisschilder: N1, N2, N3, N4, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8

An allen Rollfeld-/Vorfeldgrenzen sind Gebots- und Hinweisschilder kombiniert.

10.2 Abweichungen auf den Vorfeldern

10.2.1 Abstände auf Luftfahrzeug-Standplätzen: Luftfahrzeugmuster A380 auf Position 224A

Bei A380 Abstellung auf Position 224A wird der Sicherheitsabstand aufgrund der Vorpositionierung der Fluggastbrücke (rechts) auf 2,50 Meter reduziert. Einrollen bei vorpositionierter Fluggastbrücke ist nur mittels A-VDGS gestattet.

10.2.2 Rollbahnmindestabstände: E1, W1

Die Rollbahn W1 und die Rollbahn E1 zwischen den Rollbahnen C3 und C4 unterschreiten die Rollbahnbreite für Code F Luftfahrzeuge um bis zu 3,51 m auf der Westseite. Rollende Code F Luftfahrzeuge werden entlang dieser Rollwege durch einen Leitfahrzeugführer (Wingwatcher) auf der Westseite begleitet.

10.2.3 Neigungen auf Vorfeldern: Pos. 171, 196, 201, 301, Apron 7

Es wird die geforderte maximale Neigung von 1,0 % geringfügig überschritten.

10.2.4 Informationsmarkierung

Die Schriftgröße der Informationsmarkierungen beträgt nur 1,2 m statt 4 m.

9.3 Message boards for de-icing aircraft

Variable message boards are installed at the following decentralised de-icing pads to support the de-icing processes:

- DA1N
- DA2N
- DA3N
- DA13N
- DA14N
- DA15N
- DA1S
- DA2S
- DA3S
- DA13S
- DA14S
- DA15S

The message boards provide the following messages to the aircraft crew, depending on the status of the de-icing process (yellow text on a black background):

- A/C DEICING IN PROGRESS The de-icing process is taking place. The aircraft shall maintain its position.
- A/C DEICING TERMINATED The de-icing process is terminated.
- HOLD POSITION The aircraft shall hold its position.
- CONTACT ATC The flight crew shall contact air traffic control as instructed.
- Blank display No text is displayed.

A/C DEICING TERMINATED, HOLD POSITION, CONTACT ATC are displayed alternately (every 3 seconds) and are to be understood as connected information. The other texts are displayed as static text.

Mandatory communication between the de-icing team chief and the aircraft crew shall be conducted via VHF aeronautical voice communication. The message boards provide additional support for the aircraft crew during the de-icing process.

9.4 General de-icing

The general de-icing procedure will be activated when de-icing conditions are expected. Activation is announced via ATIS with the text "General de-icing activated. Contact DELIVERY if no de-icing is required". Registration for de-icing with the EFM (frequency 121.990) shall be made as early as possible, but at least 20 minutes before TOBT. If no de-icing is required, the pilots should communicate this to DELIVERY (frequency 121.730 or datalink) as early as possible.

10. Deviations from EASA regulations

All deviations have been assessed in detail with regard to safety and have been classified as acceptable.

10.1 Deviations for taxiways

10.1.1 Minimum clearance distances of taxiways: A13, A14

The required minimum clearance distance of 51 metres to objects is slightly less in the case of code letter F aircraft types.

10.1.2 Taxiways on bridges: N1, N2, N3, N4, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8

The bearing width for code letter F aircraft is slightly less than the required width. Taxiing on taxiway bridges has to be performed with a high level of accuracy.

10.1.3 Mandatory instruction signs

The signs for the CAT I holding point can only be seen from one side.

10.1.4 Mandatory instruction signs: N1, N2, N3, N4, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8

At all taxiway/apron boundaries, there are combined mandatory instruction signs and other signs.

10.2 Deviations for aprons

10.2.1 Clearance distances at aircraft stands: Aircraft type A380 at aircraft stand 224A

When an A380 is parked at stand 224A, the clearance distance is reduced to 2.50 metres due to the pre-positioning of the passenger boarding bridge (on the right). Taxiing into the stand with a pre-positioned passenger boarding bridge is only permitted by means of A-VDGS.

10.2.2 Taxiway minimum clearance distances: E1, W1

On taxiway W1 and taxiway E1 between taxiways C3 and C4, the taxiway width for Code F aircraft is up to 3.51 metres less on the western side. Taxiing Code F aircraft will be accompanied along these taxiways by a wing watcher on the western side.

10.2.3 Slopes on aprons: stands 171, 196, 201, 301, apron 7

The required maximum slope of 1.0 percent is slightly exceeded.

10.2.4 Information marking

The font height of the information markings is only 1.2 m instead of 4 m.