

15.2 Anmeldung zur Enteisierung

Die Anmeldung zur Enteisierung erfolgt durch die Luftfahrzeugbesatzung zum frühesten möglichen Zeitpunkt bei:

- Headloader/Rampagent
- Operations des Abfertigungsagenten über dessen Company Frequenz (siehe 15.3)

Die Weiterleitung der Enteisungsanforderung erfolgt durch oben genannten Stellen mittels Betriebsfunk oder Telefon an die Koordinationsstelle Verkehrsleitung. Hier erfolgt die Festlegung der Enteisungsreihenfolge unter Berücksichtigung bekannter Priorisierungen wie: STS (z. B. STS/HOSP), Slot, EOBT, etc..

15.3 Meldung: "Fertig zur Enteisierung"

Die Meldung an die Verkehrsleitung erfolgt prinzipiell durch Headloader/Rampagent über Betriebsfunk oder Telefon sobald die Beendigung des Abfertigungsprozesses unmittelbar bevorsteht, spätestens jedoch, wenn alle Abfertigungsgeräte abgezogen sind. Die Luftfahrzeugbesatzung wird hierüber durch Headloader/Rampagent in Kenntnis gesetzt und wird dazu aufgefordert, auf die Frequenz von NUERNBERG DE-ICING (121.805 MHz) zu wechseln und auf die Kontaktaufnahme durch den Korbmann des jeweiligen Enteisierungsfahrzeuges zu warten.

Etwaige Rückfragen zu Sequenz oder voraussichtlichem Enteisungszeitpunkt können auf dieser Frequenz nicht beantwortet werden, da diese dem Korbmann nicht bekannt sind. Diese Informationen können von der Luftfahrzeugbesatzung bei Bedarf über die jeweilige Company Frequenz des entsprechenden Abfertigungsagenten abgefragt werden.

AirPart: 131.655 MHz

General Aviation: 131.430 MHz

15.4 Koordination

Unter Berücksichtigung der unter 15.2 genannten Priorisierungen disponiert die Verkehrsleitung die Enteisierungsfahrzeuge. Der jeweils nächste anstehende Auftrag wird dem Fahrer des Enteisierungsfahrzeuges über Betriebsfunk übermittelt.

15.5 Enteisierungsvorgang

Nach Erhalt des Enteisierungsauftrags fährt das Enteisierungsfahrzeug zum Luftfahrzeug. Der Korbmann meldet sich unter Nennung des Luftfahrzeugkennzeichens mit der Nummer des Enteisierungsfahrzeuges bei der Luftfahrzeugbesatzung über die Enteisierungsfrequenz NUERNBERG DE-ICING (121.805 MHz) an.

Zu diesem Zeitpunkt können die erforderlichen Details der Enteisierung (Art und Umfang, Mischungsverhältnis) direkt zwischen Luftfahrzeugbesatzung und Korbmann abgesprochen werden.

Erst nach Freigabe durch die Luftfahrzeugbesatzung beginnt der Enteisierungsvorgang.

Nach Beendigung der Enteisierung meldet sich der Korbmann nochmals bei der Luftfahrzeugbesatzung und teilt den De-Icing Code entsprechend den AEA-Empfehlungen mit. Damit ist der Enteisierungsvorgang abgeschlossen.

16. Limitierte Rollbahnen bzw. Rollgassen

Piloten haben die veröffentlichten Einschränkungen (Spannweite/ICAO Code Letter) für Rollbahnen bzw. Rollgassen bei Rollvorgängen zu beachten.

16.1 Die Rollgassen S3 und S4 dürfen von Luftfahrzeugen der Größe ICAO Code Letter A und B selbständig berollt werden. Ankommende Flugzeuge werden gelotst.

16.2 Die Rollbahn J kann zwischen Einmündung Rollbahn F und Einmündung Rollgasse M4 von Luftfahrzeugen der Größe ICAO Code Letter A, B und C berollt werden. Davon ausgenommen sind Rollbewegungen zum Queren der Rollbahn J mit Flugzeugen der Größe ICAO Code Letter D und E zwischen Rollgasse M3 und M4, bzw. M3 und N4. Zwischen Einmündung Rollgasse M4 und Entry GAT sind Rollbewegungen von Flugzeugen der Größe ICAO Code Letter A und B zulässig.

17. Hindernisse im Abflug RWY 10

Beim Start in Startrichtung 10 Hindernisse im Abflug beachten! Bei allen mehrmotorigen Flugzeuge mit einer MTOM von mehr als 5.700 kg dürfen Starts in Startrichtung 10 nur dann erfolgen, wenn nach Ausfall eines Triebwerkes die aus der Hinderniskarte ersichtlichen Hindernisse entsprechend der Angaben des Flughandbuchs sicher überflogen werden können.

18. Führung von Luftfahrzeugen im Allwetterflugbetrieb nach CAT II oder III

18.1 Die Piste 28 ist für den Allwetterflugbetrieb nach CAT II, IIIa und IIIb sowie für Starts bei geringer Sicht (LVTO und Guided Take-off) bis zu einer RVR von nicht weniger als 75 m zugelassen.

15.2 Registration for de-icing

The aircraft crew shall register for de-icing as early as possible with the

- head loader/ramp agent
- operations department of the handling agent via the company frequency (see 15.3)

The de-icing request will be passed on by the above units to the duty officer airport operation by mobile radio or telephone. The duty officer airport operation will determine the de-icing sequence, taking into consideration known priorities such as STS (e.g. STS/HOSP), slot, EOBT, etc.

15.3 Reporting: "Ready for de-icing"

As a rule, the head loader/ramp agent will report to the duty officer airport operation via mobile radio or telephone as soon as the termination of the handling process is imminent, but at the latest when all servicing equipment has been removed. The aircraft crew will be notified by the head loader/ramp agent and will be requested to change to the frequency of NUERNBERG DE-ICING (121.805 MHz) and wait to be contacted by the operator in the basket of the respective de-icing vehicle.

Queries regarding the sequence or estimated de-icing time cannot be answered on this frequency since the operator in the basket will not have this information. If necessary, the aircraft crew can obtain this information from the company frequency of the handling agent concerned.

AirPart: 131.655 MHz

General aviation: 131.430 MHz

15.4 Coordination

Taking into consideration the priorities listed in 15.2 the duty officer airport operation will arrange for the allocation of the de-icing vehicles. The driver of the de-icing vehicle will be notified of the next aircraft to be de-iced via mobile radio.

15.5 De-icing procedure

After receiving the de-icing instruction, the de-icing vehicle will drive to the aircraft. The operator in the basket will report to the aircraft crew on the de-icing frequency NUERNBERG DE-ICING (121.805 MHz), giving the aircraft registration mark and the number of the de-icing vehicle.

At this point, the details required for de-icing (type and extent, ratio of the mixtures) can be discussed directly between the aircraft crew and the operator in the basket.

The de-icing procedure will not begin until the aircraft crew has given the permission to do so.

When the de-icing process has been completed, the operator in the basket will report again to the aircraft crew and inform them of the de-icing code in keeping with the AEA recommendations. This concludes the de-icing procedure.

16. Taxiway and/or taxilane restrictions

Pilots shall observe the restrictions (for wingspan/ICAO code letter) published for for taxiways and taxilanes when taxiing.

16.1 Aircraft of ICAO code letters A and B may taxi on taxilanes S3 and S4 under their own power. Arriving aircraft will be guided.

16.2 Aircraft of ICAO code letters A, B and C may taxi on taxiway J between the junction of taxiway F and the junction of taxilane M4. This does not apply to taxiing by aircraft of ICAO code letters D and E to cross taxiway J between taxilane M3 and M4, or M3 and N4. Between the junction of taxilane M4 and Entry GAT, taxiing by aircraft of ICAO code letters A and B is permitted.

17. Obstacles in the departure area of RWY 10

Take-offs from RWY 10 shall exercise caution due to obstacles in the departure area. All multi-engine aeroplanes with an MTOM of more than 5,700 kg may only take off from RWY 10 if, after engine failure, they would be able to safely overfly the obstacles depicted on the obstacle chart in accordance with the specifications in the aircraft's flight manual.

18. Guidance of aircraft in CAT II or III all-weather operations

18.1 Runway 28 is certified for CAT II, IIIa and IIIb all-weather operations as well as for low visibility take-offs (LVTO and Guided Take-off) up to an RVR of not less than 75 m.