

15.3.4 Bodenfunkstelle für die Luftfahrzeugenteisung

Nach Abstellung des Luftfahrzeuges auf der Enteisungsfläche meldet sich der Pilot auf dem Kanal 121.780 (Frequenz 121,775 MHz), Rufzeichen HANNOVER DE-ICING mit seinem Funkrufzeichen oder der Luftfahrzeugkennung. Auf Anforderung übermittelt der Pilot weitere Informationen an den Iceman. Zusätzlich steht der Enteisungersatzkanal 121.605 (121.600 MHz), Rufzeichen HANNOVER DE-ICING-1, zur Verfügung, die bei Bedarf von der Rollkontrolle zugewiesen wird. Nach Beendigung des Enteisungsvorganges hat der Pilot die Rollbereitschaft der DFS-Rollkontrolle zu melden. Sollte ein erneutes Anlassen der Triebwerke notwendig sein, ist dieses ebenfalls bei der Rollkontrolle zu melden. Während des Enteisungsvorganges hat der Pilot ständige Hörbereitschaft auf der entsprechenden De-Icing-Frequenz zu gewährleisten. Nach Beendigung des Enteisungsvorganges erfolgt die Übermittlung des Anti-Icing-Codes und die Übergabe durch den Iceman an die Rollkontrolle.

Die Kommunikation zwischen Luftfahrzeug und Iceman ist in der Anlage zum Flugzeugenteisungsplan für den Flughafen Hannover beschrieben (siehe auch: Handling & Operations - Hannover Airport (hannover-airport.de)).

15.3.5 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.

15.3.6 Sonderleistungen

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

Der „Tactile Check“ wird generell nur von Vertretern des betroffenen Luftverkehrsunternehmens oder einem Besatzungsmitglied des enteisten Luftfahrzeugs auf dem jeweiligen Pad durchgeführt. Ein Tactile Check ist von der Besatzung ausschließlich über einen Abfertigungsagenten anzufordern. Auf Weisung des Icehouse kann ein Luftfahrzeug ggf. auf eine andere Position für den Tactile Check umgeschleppt oder bereits in der Vorplanung für eine andere De-Icing Position geplant werden. Wenn ein Tactile 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 Tactile Check durch.

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

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

Die RWY 09R/27L ist bei einer Start-/Landebahnsichtweite von mindestens 350 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 121.955 MHz (HANNOVER GROUND) zu nutzen.

17. 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 Start-/Landebahnsicherungsfeuer installiert.

18. Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

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

19. 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.: +49 511 977 1455) längere Betriebszeiten der APU bewilligen.

15.3.4 Aeronautical station for aircraft de-icing

After parking the aircraft on the de-icing pad, the pilot shall report to channel 121.780 (frequency 121.775 MHz), call sign HANNOVER DE-ICING, stating his radio call sign or aircraft identification. On request, the pilot will report further information to the Iceman. In addition, an alternative de-icing channel, 121.605 (121.600 MHz) call sign HANNOVER DE-ICING-1, 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 anti-icing code will be transmitted and the aircraft handed over by the Iceman to ground control.

The communication between aircraft and Iceman is described in the attachment to the „De-Icing Plan for Hannover Airport“ (see also : Handling & Operations - Hannover Airport (hannover-airport.de)).

15.3.5 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.

15.3.6 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 Tactile 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 Tactile 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 Tactile check or planned for another de-icing position in the pre-planning stage already. If a Tactile 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 this Tactile check.

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

16. 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 350 m. When applying the LVTO procedure, aircraft shall be guided to the departure point by a follow-me car. In case of queries, frequency 121.955 MHz (HANNOVER GROUND) shall be used.

17. 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.

18. Disabled aircraft

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

19. 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. : +49 511 977 1455).