

6.3 Freigabebalken

Freigabebalken werden zusammen mit der Mittellinienbefeuerung betrieben. Sie bestehen aus drei einseitig gerichteten gelben Unterflurfeuern, die vor der Rollbahnkreuzung im rechten Winkel zur Rollbahnmittellinie, in Rollbahnachse bzw. teilweise seitlich versetzt, angeordnet sind.

Falls die Verkehrssituation es erfordert, werden Luftfahrzeuge angewiesen, an einem näher bezeichneten Freigabebalken anzuhalten. Wenn eine derartige Anweisung nicht gegeben wurde, dürfen die Freigabebalken ohne besondere Freigabe überrollt werden.

6.4 Haltebalken

Haltebalken werden unabhängig von der Mittellinienbefeuerung betrieben. Sie bestehen aus einseitig gerichteten roten Unterflurfeuern, die vor einem Rollhalteort/einer Rollbahnkreuzung in Abständen von 3 m im rechten Winkel zur Rollbahnmittellinie über die gesamte Breite einer Rollbahn angeordnet sind.

Zur Absicherung der An- und Abflugflächen der Start- und Landebahnen 07C/25C und 07R/25L sind die Rollhalteorte M2, T2, T4, T6, T8, U2, U4, U6, U8, W2, W4, W6, W8, W10, Y10, Y12, Y2, Y4, Y6, Y8 und S40 für die Betriebsstufen I, II und III zusammengelegt, markiert, beschildert und befeuert. Die Rollhalte sind in der Karte EDDF 2-5 dargestellt. (Siehe auch Punkt 4.4.6)

Das Überrollen eines eingeschalteten Haltebalkens ist in keinem Fall zulässig.

6.5 Betrieb eines Runway Incursion Alerting Systems (RIAS)

Um die Sicherheit beim Überqueren der RWY 07C/25C zu erhöhen, befindet sich ergänzend zum vorhandenen CAT II/III-Rollhalteort inklusive Haltebalken auf dem TWY M6, M8 und M30 (südlich RWY 07C/25C) ein Runway Incursion Alerting System (RIAS), welches bereits bei geringfügiger Überrollung des eingeschalteten Haltebalkens durch das Luftfahrzeug aktiv wird und den Luftfahrzeugführer warnt.

Bei einer unzulässigen Überrollung des eingeschalteten Haltebalkens werden vier rote, sehr hell blinkende Unterflurfeuer vor dem CAT I-Rollhalteort sowie je zwei Ober- bzw. Unterflurfeuer auf beiden Schultern der Rollbahn zwischen dem CAT I und CAT II/III Halteorten eingeschaltet. Die Befeuerung ist zum Piloten hin ausgerichtet und warnt ihn damit vor einer drohenden Runway Incursion. Zusätzlich werden die Tower-Lotsen der Flugsicherung alarmiert.

Im Fall einer unzulässigen Überrollung des eingeschalteten Haltebalkens muss sofort eine Sprechfunkverbindung zwischen dem Luftfahrzeugführer und dem Tower-Lotsen der Flugsicherung hergestellt werden. Vor einem Weiterrollen hat der Luftfahrzeugführer die Weisungen durch den Tower-Lotsen abzuwarten.

7. Bewegungsunfähige Luftfahrzeuge

Luftfahrzeughalter haben die Vorkehrungen zu treffen, um im Falle einer Bewegungsunfähigkeit das Luftfahrzeug schnellstmöglich von der Bewegungsfläche zu entfernen.

8. Adressierung von Flugsicherheitsmeldungen der Allgemeinen Luftfahrt

Zur Gewährleistung einer rechtzeitigen Vorinformation der einschlägigen Behörden und Bodendienste sind Flugsicherheitsmeldungen (FPL, DEP, DLA, ARR, CNL, CHG) für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt zusätzlich an EDDFYDYC zu adressieren.

9. Vollzug der Luftaufsicht – Abwehr betriebsbedingter Gefahren –

Die Luftaufsicht wird von Sachbearbeitern der Luftaufsicht als Bedienstete der Luftfahrtbehörde in der Örtlichen Luftaufsichtsstelle am Verkehrsflughafen Frankfurt/Main wahrgenommen. Die Sachbearbeiter für Luftaufsicht können sich durch einen von der Luftfahrtbehörde ausgestellten Ausweis als solche legitimieren. Sie sind verpflichtet und berechtigt, die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Sie können insbesondere in Ausübung der Luftaufsicht für den Bereich des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main Verfügungen erlassen (vgl. NfL I - 4/12).

10. Verfahren zur Enteisung von Luftfahrzeugen

10.1 Allgemeines

Auf dem Verkehrsflughafen Frankfurt Main findet die Enteisung von Luftfahrzeugen sowohl auf den Luftfahrzeugstandplätzen (Gebäude- und Vorfeldpositionen) als auch auf den Enteisungsflächen DP1 und DP2 westlich des Startbahnkopfes der Startbahn 18 oder, sofern der Betriebsablauf es erfordert, zusätzlich auf anderen Flächen statt. Die Bezeichnung dieser Flächen erfolgt im Saisonalen Luftfahrzeugenteisungsplan für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main. Die Koordination der Enteisungsvorgänge erfolgt durch das "Aircraft De-icing Center" (ADC). Weitere Einzelheiten über organisatorische Abläufe werden gesondert von DFS / NMOC oder Fraport AG / ADC veröffentlicht.

6.3 Clearance Bars

Clearance bars are operated together with the centre line lighting and consist of three unidirectional surface lights showing yellow in the direction of approach to the intersection, arranged at 90° to the taxiway centre line and partly displaced laterally to centre line.

If the traffic situation requires, aircraft may be instructed to hold at a specific clearance bar. If no such instruction is given, aircraft may taxi across the clearance bar without a specific clearance.

6.4 Stop Bars

Stop bars are operated independently of the centre line lighting and consist of unidirectional surface lights showing red in the direction of approach to a taxi-holding position/an intersection, spaced at intervals of 3 m across the overall width of a taxiway at 90° to the taxiway centre line.

To protect the approach and take-off climb surfaces of RWYs 07C/25C and 07R/25L, taxi holding positions M2, T2, T4, T6, T8, U2, U4, U6, U8, W2, W4, W6, W8, W10, Y10, Y12, Y2, Y4, Y6, Y8 and S40 for operational performance categories I, II and III have been grouped together, given markings and designation, and provided with lighting. The taxi holding positions are depicted on the chart on page EDDF 2-5. (See also item 4.4.6)

Taxiing across an operating stop bar is strictly prohibited.

6.5 Operation of a runway incursion alerting system (RIAS)

To increase safety when crossing RWY 07C/25C, a runway incursion alerting system (RIAS) has been installed to supplement the existing CAT II/III holding position with stop bar on TWY M6, M8 and M30 (south of RWY 07C/25C). The alerting system is activated when an aircraft even slightly crosses the active stop bar. This sends an alert to the pilot.

In case of an unauthorised crossing of the active stop bar, four very bright flashing red surface lights at the CAT I holding position as well as two elevated lights or surface lights on both shoulders of the taxiway between the CAT I and CAT II/III holding positions are activated. The lighting is directed towards the pilot and thus alerts the pilot of an imminent runway incursion. In addition, the ATC tower controllers are alerted.

In the case of an unauthorised crossing of the active stop bar, radio contact must immediately be established between the pilot and the ATC tower controllers. Before continuing to taxi, the pilot shall wait for the instructions of the tower controller.

7. Disabled Aircraft

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

8. Addressing of Flight Safety Messages of General Aviation

In order to guarantee timely pre-information from the competent authorities and ground services, flight safety messages (FPL, DEP, DLA, ARR, CNL, CHG) for General Aviation flights shall be additionally addressed to EDDFYDYC.

9. Exercising of Aviation Supervision – Averting Operational Dangers –

Aviation supervision is in the hands of persons in charge of aviation supervision as public employees of the Aeronautical Authority at the local aviation supervision office at Frankfurt/Main Airport. The persons in charge of aviation supervision can prove authorization by an identification card issued by the Aeronautical Authority. They are obliged and authorized to give the necessary instructions. They are allowed to issue directives, especially when exercising aviation supervision for the area of Frankfurt/Main Airport (see NfL I - 4/12).

10. Procedures for the De-icing of Aircraft

10.1 General

At Frankfurt Main Airport, aircraft de-icing is conducted at the aircraft stands (terminal and apron positions), on the de-icing pads DP1 and DP2 located to the west of the head of RWY 18, and, if necessary for operations, at additional locations. De-icing pad designators are published in the seasonal aircraft de-icing plan for Frankfurt Airport. De-icing operations are coordinated by the Aircraft De-icing Centre (ADC). Further details about the logistics of de-icing operations will be published separately by DFS / NMOC or Fraport AG / ADC.