

8.3 Enteisungsreihenfolge

Im Rahmen des Airport CDM-Verfahrens wird die Enteisungsreihenfolge durch die DFS-Platzkontrolle auf Grundlage des Sequenzplanners festgelegt und ein entsprechendes Enteisungspad zugewiesen. Das grundsätzliche A-CDM Verfahren am Flughafen Stuttgart ist im Kapitel 4 ausführlich beschrieben.

8.4 Rollverkehr zu den Enteisungspads

Luftfahrzeuge werden nach der Anlassfreigabe / Push-Back durch die DFS-Rollkontrolle bis zum Nahbereich des zugewiesenen Enteisungspads gelöst. Vor dem Einrollen auf das Enteisungspad ist zwingend eine Funkverbindung mit dem betreffenden Enteisungsteam auf der zugewiesenen Flugfunkfrequenz herzustellen. Die weitere Führung sowie die korrekte Abstellung des Luftfahrzeugs auf dem Enteisungspad erfolgt über Sprechfunk durch das jeweilige Enteisungsteam.

8.5 Einrichtungen

Einrichtung / facility	Funkrufzeichen / call sign	Frequenz / frequency
DP1	STUTTGART DE-ICING PAD 1	121.630
DP2	STUTTGART DE-ICING PAD 2	121.955
DP3	STUTTGART DE-ICING PAD 3	121.660
DP4	STUTTGART DE-ICING PAD 4	121.855

8.6 Rollverkehr von den Enteisungspads

Eine erneute Kontaktaufnahme mit der DFS-Rollkontrolle für das Abrollen vom Enteisungspad darf nur dann erfolgen, wenn dieser Frequenzwechsel der Cockpitbesatzung vom Enteisungsteam explizit angewiesen wurde. Zuvor muss vom Enteisungsteam gegenüber der Cockpitbesatzung bestätigt worden sein, dass der Post De-/Anti-icing Check durchgeführt wurde und der Abrollbereich des Luftfahrzeugs frei von Fahrzeugen ist.

Nach dem Abschluss des Enteisungsvorgangs werden Luftfahrzeuge von der DFS-Rollkontrolle zur zugewiesenen Startpiste geführt.

Die Luftfahrzeuge dürfen im Bereich der Enteisungspads nur auf und entlang der gelben ungerichteten Mittellinienfeuer der Enteisungspads sowie den Rolleitlinien der TWYs gerollt werden. Abweichungen und/oder Abkürzungen sind unzulässig. Luftfahrzeuge dürfen auf den Enteisungspads und den sie umgebenden TWYs nur mit der unbedingt erforderlichen Mindestdrehzahl der Triebwerke gerollt werden.

8.7 Einschränkung bei der Nutzung der Enteisungspads

Luftfahrzeuge und mobile Lichtmaste auf den Enteisungspads DP1 – DP4 durchdringen die geforderten Hindernisfreiflächen. Aus diesem Grund bestehen die folgenden Zulassungsbeschränkungen:

Einrichtung / facility	Zugelassen für Luftfahrzeuge bis Code Letter / approved for aircraft up to code letter
DP1	Code Letter E (ausgenommen B747)/(except for B747)
DP2	Code Letter E (zusätzlich/additionally B747-8 / C-5)
DP3	Code Letter C
DP4	Code Letter C

Die Enteisung von Luftfahrzeugen der Typen Airbus A380 und Antonov 124 erfolgt auf einer Parkposition.

8.3 De-icing sequence

Within the scope of the Airport CDM procedure, DFS aerodrome control will determine the de-icing sequence on the basis of sequence planner, and will assign a de-icing pad. The general A-CDM procedure at Stuttgart Airport is described in detail in chapter 4.

8.4 Taxiing traffic to the de-icing pads

After start-up approval/push-back, DFS ground control will guide aircraft to the immediate vicinity of the de-icing pads. Before taxiing onto the de-icing pad, it is mandatory to establish radio contact with the relevant de-icing team on the assigned frequency. The relevant de-icing team will assume further guidance and correct parking of the aircraft on the de-icing pad via radiotelephony.

8.5 Facilities

8.6 Taxiing traffic from the de-icing pads

For taxiing from the de-icing pad, DFS ground control may only be contacted again if the de-icing team has explicitly instructed the cockpit crew to make this frequency change. Prior to this, the de-icing team must have confirmed to the cockpit crew that the post-de-icing/anti-icing check has been carried out and that the taxiing area of the aircraft is free of vehicles.

After completion of the de-icing procedure, DFS ground control will guide aircraft to the assigned take-off runway.

In the vicinity of the de-icing pads, aircraft may taxi only on and along the yellow non-directional centreline lights of the de-icing pad and the taxi guide lines of the TWYs. Deviations and/or shortcuts are not permitted. On the de-icing pads and the surrounding TWYs, aircraft may taxi only with the absolute minimum rpm.

8.7 Restrictions on the use of the de-icing pads

Aircraft and mobile light towers on de-icing pads DP1 - DP4 penetrate the required obstacle clearance areas. For this reason, the following restrictions apply:

De-icing of aircraft types A380 and Antonov 124 is provided at an aircraft stand.

9. Abweichungen von EASA-Regularien

9.1 Abweichungen bei der Start-/Landebahn (RWY)

9.1.1 Anflugblitzbefeuерung RWY 07 / RWY 25

Die Anflugbefeuierungskurzbalken (barrettes) sind auf den letzten 300 m vor der Schwelle nicht mit einer Anflugblitzbefeuierung ausgestattet.

9.2 Abweichungen bei Rollbahnen (TWY)

9.2.1 Radien von Schnellabrollbahnen: TWY B, D

Der geforderte Radius der Abrollbögen von mindestens 550 m wird auf den Schnellabrollbahnen B und D geringfügig unterschritten.

9.2.2 Hilfmarkierungen für Pushback-Vorgänge auf den Vorfeldrollbahnen

Auf den Vorfeldrollbahnen des nördlichen und südlichen Vorfelds sind entlang der Rollbahnmitte orangefarbene, dreieckige Hilfmarkierungen für die Fahrer von Flugzeugschleppern markiert.

9.3 Abweichungen auf Vorfeldern

9.3.1 Neigung auf Vorfeldern

Die geforderte maximale Neigung von 1 % auf Luftfahrzeugstandplätzen wird in einzelnen Bereichen auf dem Vorfeld Nord effektiv bis maximal 2,19 % sowie auf dem Vorfeld Süd effektiv bis maximal 1,53 % überschritten.

9.3.2 Sicherheitsabstände auf Luftfahrzeugstandplätzen

Bei einzelnen Luftfahrzeugstandplätzen werden die geforderten Sicherheitsabstände zu angrenzenden Objekten unterschritten:

9. Deviations from EASA regulations

9.1 Deviations for the runway (RWY)

9.1.1 Flashing approach lighting system RWY 07 / RWY 25

For the last 300 m before the threshold, the approach lighting barrettes are not equipped with flashing approach lights.

9.2 Deviations for taxiways (TWY)

9.2.1 Radii of rapid exit taxiways TWY B, D

On rapid exit taxiways B and D, the radius of the turn-off curves is slightly less than the required minimum of 550 m.

9.2.2 Guide marks for pushback processes on apron taxiways

To provide assistance to the drivers of towing vehicles, the apron taxiways of the northern and southern apron are marked with orange triangles.

9.3 Deviations for aprons

9.3.1 Slopes on aprons

The required maximum slope of 1 % on aircraft stands is effectively exceeded in individual areas on apron north up to 2.19 % maximum and on apron south up to 1.53 % maximum.

9.3.2 Clearance distances on aircraft stands

On individual aircraft stands, the clearance distances from adjacent objects are less than required: