

Die maximale Triebwerksleistung vor und während des Push-Back Vorgangs darf nicht mehr als Leerlauf betragen. Eine höhere Triebwerksleistung darf erst nach abgeschlossenen Push-Back Vorgangs und nach abkuppeln des Pushbackschleppers (inkl. Schleppstange) gewählt werden.

#### 14.3 Taxi-out-Verfahren

Zur Entgegennahme von Anweisungen zum Abrollen nach erfolgtem Push-back oder von einem "Roll-out"-Standplatz werden die Piloten angewiesen, eine Rollfreigabe auf der entsprechenden Frequenz von HANNOVER GROUND einzuholen.

#### 14.4 Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bietet am Flughafen Hannover die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink an. Folgende Zeitparameter gelten für den Flughafen Hannover:

$t_i$	25 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 25 MIN prior to EOBT for unregulated flights. 30 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 30 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
$t_t$	11 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 11 MIN prior to EOBT for unregulated flights. 16 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 16 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
$t_0$	1 MIN
$t_1$	5 MIN
$t_2$	1 MIN

Piloten wird empfohlen, die gewünschte Startbahn in das „Optional Free Text“ Feld des DCL-Dialogfensters einzutragen.

### 15. Enteisung von Luftfahrzeugen

#### 15.1 Allgemeines

Auf dem Verkehrsflughafen Hannover findet die Enteisung von Luftfahrzeugen ausschließlich auf festgelegten Enteisungsflächen (DPs) statt. Diese befinden sich im westlichen Teil des Abfertigungsvorfeldes. Eine Enteisung auf anderen Luftfahrzeugstandplätzen ist – mit Ausnahme der unter 15.2 beschriebenen Regelung – nicht gestattet.

##### 15.1.1 Clean Aircraft Concept (CAC)

Das Clean Aircraft Concept wird entsprechend der Ausführungen im ICAO DOC 9640 angewendet. Luftfahrzeuge werden entsprechend den Anforderungen des SAE AS 6285 sowie des AS6286 enteist.

#### 15.2 Enteisungsflächen

Die speziellen Flächen für die Enteisung von Luftfahrzeugen sind als DP1 und DP2 ausgewiesen. In Ausnahmefällen kann auch auf den dazwischen liegenden Abstellpositionen enteist werden. Die jeweils aktuelle Enteisungsposition wird vom Icehouse festgelegt.

Die Lage der Enteisungsflächen ist der Karte AD 2 EDDV 2-9 zu entnehmen. Die Enteisung von strahlgetriebenen Luftfahrzeugen erfolgt auf den genannten Flächen und wird mit laufenden Triebwerken und abgeschalteten Hilfsenergieaggregaten (APU) durchgeführt. Für die Muster ATR42/72 mit gesetzter Propellerbremse gilt die gleiche Regelung.

#### 15.3 Enteisung

##### 15.3.1 Anmeldung eines De-Icing-Vorganges

Enteisungsvorganges ist rechtzeitig (mit einem Vorlauf von 30 MIN vor EOBT/CTOT) beim Icehouse Tel.: +49 511 9771415, jedoch spätestens unmittelbar nach Erhalt der Anlassfreigabe für die Triebwerke auf der Frequenz 121.780 MHz des airport operators zu tätigen.

##### 15.3.2 Enteisungsreihenfolge

Die Reihenfolge der Anmeldungen hat keinen Einfluss auf die tatsächliche Enteisungssequenz. Diese wird ausschließlich durch den Rollverkehrsloten der DFS festgelegt.

Als Kriterien für die Reihenfolge der Enteisungsvorgänge gelten die geplanten EOBT-Zeiten. Liegen CTOT-Zeiten vor, werden diese in der Enteisungssequenz entsprechend berücksichtigt. Gleiches gilt für Veränderungen der geplanten EOBT-/CTOT-Zeit.

##### 15.3.3 Rollverkehr zu den Enteisungsflächen

Die Enteisungsflächen liegen im Zuständigkeitsbereich der FHG. Der Rollverkehr wird im Auftrag der FHG durch die DFS-Rollkontrolle gelenkt. Luftfahrzeuge werden nach der Anlassfreigabe / Push-Back durch den Rollverkehrsloten bis zum Nahbereich der Enteisungsflächen geführt. Anschließend leitet ein Einweisungsfahrzeug das Luftfahrzeug auf eine freie Enteisungsposition.

Before and during push-back, the maximum power output shall not exceed idle power. A higher power setting may only be selected after the push-back has been completed and after the push-back vehicle has been decoupled (including tow bar).

#### 14.3 Taxi-out procedure

To obtain taxi-out instructions after push-back or from a roll-out stand, pilots are instructed to request taxi clearance on the appropriate frequency of HANNOVER GROUND.

#### 14.4 Datalink Departure Clearance

At Hannover Airport, DFS offers start-up and en-route clearance by means of datalink. The following time parameters apply at Hannover Airport:

Pilots are advised to enter the requested departure runway in the Optional Free Text field of the DCL dialogue.

### 15. De-icing of aircraft

#### 15.1 General

At Hannover Airport, the de-icing of aircraft will take place on defined de-icing areas (DPs) exclusively. These areas are located at the western part of the apron. De-icing on other parking positions – with the exception of the regulation described in item 15.2 – is not permitted.

##### 15.1.1 Clean Aircraft Concept (CAC)

The Clean Aircraft Concept is used in accordance with the ICAO DOC 9640. Aircraft are de-iced according to the requirements of SAE AS 6285 and AS6286.

#### 15.2 De-icing areas

The special areas assigned for the de-icing of aircraft are designated DP1 and DP2. In exceptional cases, de-icing may take place on the parking positions located in between. The actual de-icing position will be assigned by the Icehouse.

The location of the de-icing areas is depicted on chart AD 2 EDDV 2-9. De-icing of jet-propelled aircraft will be carried out on the respective positions with running engines and switched off auxiliary power unit (APU). The same regulation applies to the aircraft types ATR 42/72 with applied propeller brakes.

#### 15.3 De-icing

##### 15.3.1 Notification of a de-icing operation

The request for a de-icing operation shall be made in good time (with a lead time of at least 30 MIN before EOBT/CTOT) to the Icehouse (phone: +49 511 9771415), but no later than immediately after receiving start-up approval on frequency 121.780 MHz of the airport operator.

##### 15.3.2 De-icing sequence

The order of notifications has no influence on the actual de-icing sequence. This will be determined by the DFS ground controller exclusively.

The criteria for the sequence of the de-icing operations are the planned EOBT times. If CTOT times are available, they will be taken into account in the de-icing sequence accordingly. The same applies to changes in the planned EOBT/CTOT time.

##### 15.3.3 Taxiing Traffic to the De-Icing Areas

The de-icing areas fall within the area of responsibility of the FHG. Taxiing traffic will be guided by DFS ground control acting on behalf of the FHG. After start-up clearance/push-back, aircraft will be guided to the immediate vicinity of the de-icing areas. The aircraft will then be guided by a follow-me car to a vacant de-icing position.