

Muss das Luftfahrzeug nach erfolgten Off-block Vorgang zu einer Parkposition zurückkehren (z.B. technischer Defekt), erfolgt aus der Aktivierung des Rückkehrverfahrens die Rücknahme der Anlanssfreigabe (SUG) und die Löschung der Zielzeiten. Anschließend kann eine neue TOBT eingegeben werden. Diese muss mindestens 5 Minuten später als die aktuelle Zeit sein.

Bei einer Verfrühung der TOBT ist darauf zu achten, dass der neue TOBT-Wert maximal 10 Minuten vor der aktuellen EOBT des ATC-Flugplans liegt. Durch die festgelegten Anlassverfahren ergibt sich daraus für die Erteilung der Anlanssfreigabe ein maximales Zeitfenster von 15 Minuten vor EOBT.

Kann die TOBT nicht eingehalten werden und ist keine neue TOBT bekannt oder ist die maximale Anzahl der Eingaben erreicht, ist die TOBT durch den TOBT-Verantwortlichen zu löschen. Wurde bereits eine TSAT generiert, wird diese bei TOBT-Löschung ebenfalls automatisch gelöscht. Der A-CDM-Prozess ist für einen Flug mit gelöschter TOBT unterbrochen, bis eine neue TOBT eingegeben wird.

Bei Wechsel des Luftfahrzeugs und entsprechend erfolgter Änderungs-meldung (CHG - Type/Registration) wird die ursprüngliche TOBT beibehalten.

Bei TOBT-Abweichungen von der EOBT um 15 Minuten oder mehr besteht weiterhin die Verpflichtung, eine Verspätungsmeldung (DLA) an den Network Manager zu übermitteln.

11.2.2.4 TOBT-Dialog/-Meldewege

Die TOBT kann über folgende Systeme eingegeben bzw. dargestellt werden:

- TWR-Maske (nur DFS und Flughafenbetreiber)
- CSA-Tool
- Schnittstelle zum Flughafensystem
- APIS- oder Safegate-Andockführungssystem (nur Anzeigefunktion)

In Ausnahmefällen kann die Eingabe der TOBT telefonisch bei der Verkehrszentrale der Flughafen Hamburg GmbH unter Tel.: +49 40 5075-2250 angefordert werden.

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt wenden Sie sich bitte an den Betreiber des General Aviation Terminals (GAT).

11.2.3 Target Start-Up Approval Time – TSAT

Die TSAT ist die Zielzeit für die Erteilung der Anlanssfreigabe gemäß A-CDM-Verfahren. Die Veröffentlichung der TSAT erfolgt frühestens 40 Minuten vor TOBT. Die "Pre Departure Sequence" ergibt sich aus den Flügen mit berechneter TSAT.

Bei einer Änderung der TOBT bleibt die TSAT grundsätzlich erhalten, sofern der neue TOBT-Wert nicht nach der aktuell gültigen TSAT liegt.

11.2.3.1 TSAT-Dialog/-Meldewege

Die Veröffentlichung der TSAT erfolgt über folgende Systeme:

- TWR-Maske (nur DFS und Flughafenbetreiber)
- CSA-Tool
- Schnittstelle zum Flughafensystem
- APIS- oder Safegate-Andockführungssystem (nur Anzeigefunktion)
- Airport CDM App (via iOS App Store / Android Play Store)

Der TOBT-Verantwortliche ist grundsätzlich für die Übermittlung der TSAT an den Piloten zuständig.

11.2.3.2 Sequenztausch

Nach Berechnung der TSAT besteht innerhalb des Zuständigkeitsbereichs eines TOBT-Verantwortlichen die Möglichkeit, die TSAT zweier unregulierter Flüge einer Airline zu tauschen.

Jeder Tausch ist mit dem Tower zu koordinieren.

Für Flüge mit CTOT ist ein Sequenztausch nicht möglich.

11.2.4 Anlassverfahren – Start-Up

Die Pre-Departure Sequence wird gemäß TSAT erstellt. Die Freigabe für Start-Up erfolgt ausschließlich unter Berücksichtigung von TOBT und TSAT.

Mit Erreichen der TOBT muss das Luftfahrzeug fertig (Aircraft Ready) für Start-Up und Standplatzeinteilung und der Pilot hörbereit auf der Frequenz von HAMBURG GROUND sein.

Die Anfrage und Erteilung der Anlansserlaubnis (Start-Up) kann sowohl über Funk, als auch über Datalink (DCL) erfolgen.

11.2.4.1 Funk

Luftfahrzeugführer haben eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke auf der entsprechenden Frequenz von HAMBURG GROUND einzuholen.

Für Freigabevorgänge mittels Funk muss der Pilot die Anlans- und Streckenfreigabe bei HAMBURG GROUND im Zeitraum TSAT +/- 5 Minuten einholen. In Abhängigkeit der TSAT und der momentanen Verkehrssituation wird die Freigabe erteilt.

Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Erstanruf eindeutig mitzuteilen, ob ausschließlich eine Streckenfreigabe (Request EN-ROUTE CLEARANCE) oder eine kombinierte Anlans- und Streckenfreigabe (Request START UP and EN-ROUTE CLEARANCE) erbeten wird.

If the aircraft needs to return to an aircraft stand (e.g. due to technical failure), forfeiture of the start-up clearance and deletion of target times occurs automatically. Thereafter a new TOBT can be entered. The new TOBT shall be at least 5 minutes later than the current clock time.

It must be ensured that the new TOBT is not earlier than 10 minutes prior the current EOBT of the ATC flight plan. The defined start-up procedures mean that the maximum time window for issuing the start-up approval is 15 minutes prior to EOBT.

If the TOBT cannot be adhered to and an updated TOBT is not known, or the maximum number of entries has been reached, the TOBT shall be deleted by the person responsible for the TOBT. If a TSAT has already been generated, it will also be automatically deleted when the TOBT is deleted. The A-CDM process will be interrupted for a flight with a deleted TOBT until a new TOBT is entered.

If the aircraft is changed and a change message (CHG - type/registration) is sent, the original TOBT remains in effect.

For TOBT deviations of 15 minutes or more from the EOBT, it is still mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager.

11.2.2.4 TOBT Dialogue/Channels

The TOBT dialogue is ensured by one the following transmission/communication channels:

- TWR Interface (only DFS and airport operator)
- CSA Tool (Web-based CDM tool)
- Interface with the airport system
- APIS or Safegatedocking guidance system (display only)

In exceptional cases a TOBT input can be requested by telephone at the Hamburg Airport Traffic Operations Centre, Tel.: +49 40 5075-2250.

For general aviation flights, please contact the operator of the general aviation terminal (GAT).

11.2.3 Target Start-up Approval Time – TSAT

TSAT is the target time for issuing start-up approval as defined in the A-CDM procedure. The earliest time to issue the TSAT is 40 minutes prior to TOBT. The pre-departure sequence is determined by the flights with a calculated TSAT.

Changes to the TOBT do not affect the TSAT in general as long as the new TOBT does not come after the currently valid TSAT.

11.2.3.1 TSAT dialogue channels

The TSAT dialogue is ensured by one the following transmission/communication channels:

- TWR Interface (only DFS and airport operator)
- CSA Tool (Web based CDM tool)
- Interface with the airport system
- APIS or Safegatedocking guidance system (display only)
- Airport CDM App (via iOS App Store / Android Play Store)

As a rule, the person responsible for the TOBT must ensure the correct transmission of the TSAT to the pilot.

11.2.3.2 Sequence swap

After the TSAT has been calculated, it is possible to swap the TSAT of two non-regulated flights of the same airline within the area of responsibility of the person responsible for the TOBT.

Such swaps shall be coordinated with the tower.

The sequence of flights with a CTOT may not be switched.

11.2.4 Start-up procedure

The pre-departure sequence is determined in accordance with TSAT. Start-up approval will only be issued under consideration of TOBT and TSAT.

At TOBT, the aircraft must be ready for start-up or on-stand de-icing, and the pilot shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the frequency of HAMBURG GROUND.

Start-up may be requested and approved either via radio or data link (DCL).

11.2.4.1 Radio

Pilots shall obtain a start-up approval on the appropriate frequency of HAMBURG GROUND.

For clearances via radio, the pilot shall request start-up approval and en-route clearance from HAMBURG GROUND within the time period of TSAT +/- 5 minutes. The approval will be issued dependent on the TSAT and the current traffic situation.

Pilots are obliged to state during their initial call whether only an en-route clearance (Request EN-ROUTE CLEARANCE) or a combined en-route and start-up approval (Request START UP and EN-ROUTE CLEARANCE) is requested.