

EIBT: Estimated In-Block Time

Erwartete Ankunft an der Parkposition, inklusive berücksichtigter Verzögerungen während des Flugverlaufes.

SOBT: Scheduled Off-Block Time

Koordinierte Zeit zum Verlassen der Parkposition (Airport Slot).

CSA-Tool:

Das Common Situational Awareness Tool ist ein Anzeigemedium, welches dem Nutzer den lesenden sowie schreibenden Zugriff auf Flugdaten gibt. Die Flugdaten bestehen aus allgemeinen Informationen zur Flugbewegung sowie aus Zeitstempeln, die im Rahmen des Airport-CDM Verfahrens eine wichtige Rolle spielen.

6.2.10 Kontaktadressen und Informationen

Für nähere Informationen zum Airport-CDM Verfahren sind eine Verfahrensbeschreibung (Brief Description) und ein Flight Crew Briefing verfügbar. Weitere Informationen unter <http://cdm.berlin-airport.de> sowie www.acdm-germany.de.

6.2.11 A-CDM Ansprechpartner

Um das Airport-CDM Verfahren im Sinne des Gesamtprozesses weiterentwickeln zu können, bitten wir alle Beteiligten, uns Ihre Erfahrungen, Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge zu übermitteln.

E-Mail: A-CDM@berlin-airport.de

7. Vogelschwärme

Wegen Vogelschwärmen auf der Flugbetriebsfläche ist Vorsicht geboten. Vereinzelt können Vogelschwärme auch die Anflugbereiche kreuzen.

8. Enteisung von Luftfahrzeugen

8.1 Enteisung Vorfelder nördlich RWY 06L/24R

Luftfahrzeuge bis einschließlich EASA Codebuchstabe D werden grundsätzlich auf dem zentralen Enteisungsplatz (Pad North) auf dem Vorfeld 3b enteisend. Die Zuführung der Luftfahrzeuge sowie das Einweisen auf das Pad erfolgt ausschließlich mit Leitfahrzeug zum Pad North gegen den Uhrzeigersinn über die Rollbahn K in gerader Linie auf das Vorfeld 3b (zwischen den Positionen 73 und 74). Die Rollführung ab dem Kreuzungsbereich K, N3 zum Pad-North ist mit einer blau gestrichelten Rolleitlinie markiert. Luftfahrzeuge werden auf dem PAD "facing north" positioniert.

Auf den Abstellpositionen 72 bis 74 (Vorfeld 3b) ist eine nächtliche Vorenteisung möglich.

Die Kommunikation zwischen der Enteisungsscrew und der Cockpit Crew erfolgt via VHF (FREQ 121.685).

8.2 Enteisung Vorfelder südlich RWY 06L/24R

8.2.1 Dezentrale Enteisung

Auf den Luftfahrzeugstandplätzen der Vorfelder B, C, D, findet eine dezentrale Luftfahrzeugenteisung für sämtliche Luftfahrzeuge größer EASA Codebuchstabe C statt, die nicht nach Abschnitt 8.2.3 auf Vorfeld E enteisend werden können. Die Enteisung erfolgt nach Abschluss der sonstigen Luftfahrzeug-, Passagier- und Frachtabfertigung.

Darüber hinaus kann auf den Luftfahrzeugstandplätzen der Vorfelder A, B, C, D, E eine nächtliche Vorenteisung vor Aufnahme des Abfertigungsprozesses stattfinden.

8.2.2 Zentrale Enteisung (Remote De-icing - LFZ < Code D)

Auf den Enteisungsplätzen PAD03, PAD05, PAD05, PAD07, PAD09, PAD11, PAD13, PAD15, PAD17 auf Vorfeld E findet eine zentrale Enteisung für Luftfahrzeuge bis EASA Codebuchstabe C statt, so dass die Standplätze E02 bis E18 nicht mehr als Abfertigungspositionen zur Verfügung stehen.

Die Zuführung der Luftfahrzeuge auf die aktiven De-icing Pads erfolgt nördlich und südlich über die Standplatzrollgasse P2 ohne Einweiser. Die De-icing Pads sind mit alphanumerischen Bodenmarkierungen (bspw. PAD07) sowie jeweils mit einem (DEICING-HOLD)-Balken markiert. Das Luftfahrzeug muss angehalten werden, wenn sich der Pilotensitz querab des DEICING HOLD-Balken befindet.

Die zentralen Enteisungsflächen liegen im Zuständigkeitsbereich der Vorfeldkontrolle. Die jeweilige PAD-Frequenz wird der Flugzeugbesatzung durch die Vorfeldkontrolle übermittelt.

8.2.3 Zentrale Enteisung (Remote De-icing - LFZ > Code C)

Auf den Enteisungsplätzen PAD03 und PAD17 auf Vorfeld E findet eine zentrale Enteisung für folgende Luftfahrzeuge des EASA Codebuchstabe D und E statt, so dass die Standplätze E01 und E19 nicht mehr als Abfertigungs-/Remoteholdingpositionen zur Verfügung stehen:

- EASA Code D: A400M, B757-200/300, B767-200/300/400, C130H, IL76 und
- EASA Code E: A330-200/300/800/900, A350-900, B777-200/8, B787-8/9/10, IL96-M

EIBT: Estimated in-block time

The expected time when an aircraft will arrive at the aircraft stand (in-block); it takes into account delays during flight progress.

SOBT: Scheduled off-block time

The time when an aircraft is scheduled to depart from its aircraft stand (airport slot).

CSA tool:

The Common Situational Awareness Tool is a display system which gives the user read and write access to flight data. These flight data consist of general information about flights and time stamps which play an important role in the Airport CDM procedure.

12.4 Contact addresses and information

More detailed information about the Airport CDM procedure is included in the "Brief Description" and in a flight crew briefing. More information can be found under <http://cdm.berlin-airport.de> and www.acdm-germany.de.

6.2.11 A-CDM contact persons

To help improve the overall Airport CDM procedure, we kindly request all those involved to inform us about their experience. We also welcome any criticism, comments or suggestions.

E-mail: A-CDM@berlin-airport.de

7. Flocks of birds

Caution is advised due to flocks of birds on the operating area. Occasionally, flocks of birds may also cross the approach areas.

8. Aircraft de-icing

8.1 De-icing on aprons north of RWY 06L/24R

As a rule, aircraft up to and including EASA code letter D will be de-iced at the central de-icing area (Pad North) on apron 3b. Guidance and marshalling to the pad will exclusively be performed by a follow-me vehicle to Pad North counter-clockwise via taxiway K on a straight line to apron 3b (between aircraft stands 73 and 74). Taxi guidance from intersection K, N3 to Pad North is marked by a blue dotted taxi guide line. Aircraft will be positioned on the PAD facing north.

On aircraft stands 72 to 74 (apron 3b), pre-de-icing at night is possible.

Communication between the de-icing team and the cockpit crew will be conducted via VHF (FREQ 121.685).

8.2 De-icing on aprons south of RWY 06L/24R

8.2.1 Stand de-icing

Remote de-icing will take place on the aircraft stands of aprons B, C, D for all aircraft larger than EASA code letter C which cannot be de-iced on apron E in accordance with section 8.2.3. De-icing will take place when the handling of the aircraft, passengers and cargo is completed.

In addition, it is possible to carry out pre-de-icing at night on the aircraft stands of aprons A, B, C, D, E before the handling process commences.

8.2.2 Central de-icing (Remote De-icing - LFZ < Code D)

At the de-icing pads PAD03, PAD05, PAD05, PAD07, PAD09, PAD11, PAD13, PAD15, PAD17 on apron E, central de-icing will take place for aircraft up to EASA code letter C so that aircraft stands E02 to E18 will no longer be available as handling positions.

Aircraft will be guided from the north and south to the active de-icing pads via aircraft stand taxiway P2 without a marshaller. The de-icing pads are marked by alphanumerical ground markings (e.g. PAD07) and a (DEICING-HOLD) bar. The aircraft shall be stopped if the pilot's seat is abeam the DEICING HOLD bar.

The central de-icing pads are located within the area of responsibility of apron control. Apron control will transmit the relevant PAD frequency to the crew.

8.2.3 Central de-icing (Remote De-icing - LFZ > Code C)

At the de-icing pads PAD03 and PAD17 on apron E, central de-icing will take place for the following aircraft of EASA code letter D and E so that aircraft stands E01 and E19 will no longer be available as handling/remote holding positions:

- EASA code D: A400M, B757-200/300, B767-200/300/400, C130H, IL76 and
- EASA code E: A330-200/300/800/900, A350-900, B777-200/8, B787-8/9/10, IL96-M