

Resultierend aus qualitativ besseren Informationen zu In- und Outbound ist die Prozesskette von der Landung bis zum Start optimiert. Diese Optimierung mündet in die Target Start-Up Approval Time (TSAT), die Zeit, zu der ein Luftfahrzeug die Anlaffung gemäß des A-CDM Verfahrens erhält. Die TSAT ist der wesentliche Faktor zur Erstellung einer Pre-Departure Sequence unter Berücksichtigung der Belange aller beteiligten Partner. Die TSAT und die daraus resultierende Pre-Departure Sequence berücksichtigt die Target Off-Block Time (TOBT) sowie die lokalen Kapazitäten und die Kapazitäten des europäischen Netzwerks.

Um das lokale Airport-CDM Verfahren optimal in das europäische Verkehrsflussmanagement (ATFCM) einzubinden, wurde ein permanenter und voll automatisierter Datenaustausch mit dem Network Manager Operations Center (NMOC) eingeführt. Hieraus ergeben sich sowohl frühzeitig verlässliche Vorhersagen der Lande- bzw. In-Block-Zeit, als auch eine bessere Zuweisung der Calculated Take-Off Time (CTOT) für die regulierten Flüge.

11.2 Verfahren

11.2.1 Flugplanüberprüfung

Ziel der Flugplanüberprüfung ist der Abgleich des ATC-Flugplanes mit dem Airport Slot und den Flugplandaten des Flughafens. Die Estimated Off-Block Time (EOBT) muss mit der Scheduled Off-Block Time (SOBT) übereinstimmen. Ohne gültigen ATC-Flugplan und/oder ohne Airport Slot kann der A-CDM-Prozess nicht beginnen. Bei Abweichungen zwischen EOBT und SOBT erhält der Flugplaninhaber/TOBT-Verantwortliche eine Warnmeldung.

11.2.2 Target Off-Block Time – TOBT

Die TOBT ist der Zeitpunkt, an dem alle Abfertigungsprozesse, außer Push-back und Luftfahrzeugenteisung beendet sein müssen. Sie wird als beste verfügbare Zeit für die Koordination und Berechnung der Pre-Departure Sequenz verwendet.

TOBT = Vorhersage des "Aircraft Ready".

11.2.2.1 Automatische TOBT

Die TOBT wird zum Zeitpunkt TMI (Thirty Minutes Inbound) des verknüpften Ankunftsfluges oder bei EOBT minus 90 Minuten, je nachdem welcher Zeitpunkt später eintrifft, automatisch erzeugt.

Die TOBT wird nur für die Flüge automatisch generiert, für die noch keine TOBT manuell eingegeben wurde (frühestens ab 90 min vor EOBT möglich).

Bei der Berechnung der TOBT werden die Estimated In-Block Time (EIBT), die Minimum Turn Round Time (MTTT) sowie die EOBT oder CTOT herangezogen.

Für Flüge mit CTOT wird die TOBT nicht automatisch generiert, wenn TOBT plus Taxitime (EXOT) hinter dem Ende des Slot Tolerance Window (STW) liegt.

Falls die TOBT nicht automatisch erstellt werden kann, erfolgt eine Warnmeldung, die den TOBT-Verantwortlichen auffordert, eine TOBT einzugeben.

11.2.2.2 TOBT-Verantwortung

Die Verantwortung für die Pflege (Eingabe, Update, Löschung), Korrektheit und Einhaltung der TOBT liegt beim Abfertigungsagenten, der Luftfahrtgesellschaft (für Flüge ohne Abfertigungsagenten) oder dem verantwortlichen Luftfahrzeugführer (für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten). Dieses gilt auch für automatisch generierte TOBT.

Durch die Luftfahrtgesellschaft ist eine verantwortliche Stelle (z.B. Handlungsgang) für die Pflege der TOBT zu benennen. Die Zuständigkeit für den A-CDM-Prozess muss von der Luftfahrtgesellschaft eindeutig geregelt sein. Der jeweilige zuständige TOBT-Verantwortliche wird in den Stammdaten des Flughafenbetreibers erfasst. Wird keine verantwortliche Person benannt, gilt der beauftragte Handlungsgang als TOBT-Verantwortlicher.

Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt liegt die TOBT-Verantwortlichkeit beim verantwortlichen Luftfahrzeugführer.

11.2.2.3 TOBT-Korrektur/-Löschung

Ist erkennbar, dass die TOBT nicht eingehalten werden kann, muss diese unmittelbar über die Meldewege korrigiert bzw. neu eingegeben werden.

Da die TOBT auch weitere Prozesse am Flughafen Hamburg steuert, sind Anpassungen der TOBT von mehr als 5 Minuten (auch Verfrühungen) durch den TOBT-Verantwortlichen einzugeben.

Eine Korrektur der TOBT kann bis zur Veröffentlichung der TSAT (TOBT minus 40 Minuten) beliebig oft vorgenommen werden.

Nach Ausgabe der TSAT kann die TOBT maximal dreimal korrigiert werden, eine vierte Korrektur ist nicht möglich, die TOBT muss dann gelöscht und neu eingegeben werden.

Nach Erhalt der Anlaffung (CDM Status Start-Up Given, SUG) ist eine Eingabe oder Aktualisierung der TOBT nicht mehr möglich.

Treten nach Erhalt der Anlaffung Umstände ein, die einen Off-block Vorgang gem. A-CDM Verfahren verhindern, muss die Anlaffung (SUG) zurückgegeben werden. Anschließend kann eine neue TOBT eingegeben werden.

The improved quality of the inbound and outbound information is used to optimise the process chain from arrival to departure. This optimisation has led to the target start-up approval time (TSAT), i.e. the time at which an aircraft is issued start-up approval in accordance with the A-CDM procedure. The TSAT is an essential factor for preparing a pre-departure sequence which takes the requirements of all parties involved into account. The TSAT and the resulting pre-departure sequence take the target off-block time (TOBT) as well as local capacities and the capacities of the European network into account.

To optimise the integration of the local A-CDM procedure into the European air traffic flow and capacity management (ATFCM), a permanent and fully automated data exchange with the Network Manager Operations Centre (NMOC) has been implemented. This results in early and reliable forecasts of the landing and in-block times as well as enhancements in the assignment of the calculated take-off time (CTOT) for regulated flights.

11.2 Procedures

11.2.1 Flight plan validation

The aim of flight plan validation is to correlate the ATC flight plan with the airport slot and the airport schedule. The estimated off-block time (EOBT) must correspond to the scheduled off-block time (SOBT). The A-CDM process cannot start without a valid ATC flight plan and/or without an airport slot. If EOBT and SOBT do not correspond, an alert is sent to the flight plan originator/person responsible for the TOBT.

11.2.2 Target off-block time – TOBT

TOBT is the point in time when all ground handling processes except for aircraft push-back and de-icing have to be completed. It is used as the best available time to coordinate and calculate the pre-departure sequence.

TOBT = prediction of "aircraft ready"

11.2.2.1 Automatic TOBT

The TOBT will automatically be generated at the status TMI (Thirty Minutes Inbound) of the corresponding arrival flight or at EOBT minus 90 minutes, whichever is later.

The TOBT will only be generated automatically for flights that have not yet had a TOBT entered manually (earliest time possible: 90 minutes prior to EOBT).

The automatically generated TOBT is calculated on the basis of the estimated in-block time (EIBT), minimum turn-round time (MTTT), or EOBT and CTOT.

For flights with a CTOT, the TOBT will not be automatically generated, if the TOBT plus estimated taxi-out time (EXOT) is after the end of the slot tolerance window (STW).

If the TOBT cannot be automatically generated, an alert is triggered requesting the person responsible for the TOBT to enter a TOBT.

11.2.2.2 Responsibility for TOBT

The handling agent, the airline (for flights without a handling agent) or the pilot-in-command (for general aviation flights without a handling agent) are responsible for maintaining the TOBT (entry, update, deletion), its correction and its adherence. This also applies to automatically generated TOBT.

The A/O shall clearly define the responsibility for the A-CDM process. The respective person responsible for the TOBT will be recorded in the master data of the airport operator. If no responsible person is appointed, the designated handling agent shall be considered as the person responsible for the TOBT.

For General Aviation Flights the responsibility for the TOBT is up to the pilot in command.

1.2.2.3 TOBT correction/deletion

If it is foreseeable that the TOBT cannot be adhered to, it shall be updated or re-entered directly via the reporting mechanisms.

Since the TOBT is also used for other ground processes at the Airport, it shall be updated by the person responsible for the TOBT when there are deviations of more than 5 minutes (plus or minus).

The TOBT may be corrected as often as required up until the time the TSAT is issued (TOBT minus 40 minutes).

After the TSAT has been issued, the TOBT may be corrected up to three times. It is not possible to correct it a fourth time. In this case, the TOBT has to be deleted and a new TOBT has to be entered.

After reception of the start-up clearance, entry or update of TOBT will no longer be possible.

Should circumstances arise where the aircraft can not commence the off-block procedure, the start-up clearance shall be forfeited. Thereafter a new TOBT can be entered.