

11.2.8 Koordination mit dem Netzwerkmanagement - NMOC

Die grundsätzlichen Network Manager Verfahren bestehen weiterhin. Zusätzlich erfolgt durch A-CDM ein permanenter und automatisierter Datenaustausch mit NMOC. Hierzu werden vor und während des Umdrehprozesses voraussichtliche Abflugzeiten (Target Take-Off Times - TTOT) an den Network Manager übermittelt sowie voraussichtliche Landezeiten (Estimated Landing Times - ELDT) empfangen.

Der Network Manager berücksichtigt die voraussichtlichen Abflugzeiten bei der CTOT-Berechnung und versucht, die CTOT entsprechend anzupassen.

11.2.9 Begriffe / Abkürzungen

TOBT: Target Off-Block Time

Von Luftfahrtgesellschaft/Abfertigungsagent gemeldeter, verbindlicher Zeitpunkt, zu dem die gesamte Bodenabfertigung abgeschlossen sein wird, die Flugzeugtüren geschlossen, die Fluggastbrücken vom Luftfahrzeug entfernt sind sowie das Push-back Fahrzeug verfügbar ist. Unmittelbar nach Erhalt der Anlassfreigabe durch den Tower hat das Luftfahrzeug für die Push-Back/Taxi Freigabe bereit zu sein. TOBT ist die Orientierungszeit für alle Abfertigungsprozesse, außer Push-Back und Luftfahrzeugenteisung. Sie wird als beste verfügbare Zeit für die Koordination verwendet.

Bemerkung: Die Definition „Push-back Fahrzeug verfügbar“ umfasst entweder den Status „Fahrzeug disponiert“ oder „Fahrzeug auf Position“.

TSAT: Target Start-Up Approval Time

Zielzeit für die Erteilung der Anlassfreigabe gemäß A-CDM Verfahren. Die TSAT beinhaltet alle bekannten Einschränkungen, z.B. CTOT oder die Verkehrssituation am Verkehrsflughafen Düsseldorf.

Aircraft Ready:

Der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Push-Back/Taxi bereit ist, d.h. die Flugzeugtüren geschlossen sowie die Fluggastbrücken vom Luftfahrzeug entfernt sind und das Push-Back Fahrzeug gemäß dem A-CDM Verfahren disponiert ist. Der Status Aircraft Ready muss spätestens zum Zeitpunkt TOBT erreicht sein, anderenfalls ist die TOBT entsprechend anzupassen.

MTTT: Minimum Turn-Round Time

Die Minimum Turn-Round Time ist eine im Flughafensystem hinterlegte, Airline-, Flugzeugtyp- und Zielort-abhängige Mindestumdrehzeit für Luftfahrzeuge. Änderungen sind dem Flughafen von der Airline bekannt zu geben. Die MTTT ist die mindestens zu erwartende Zeit zwischen Ankunft und Verlassen der Parkposition.

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 Web-DUPLO:

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.

11.2.10 Kontaktadressen und Informationen

Für den TOBT-Dialog und die TSAT-Übermittlung ist es für alle Airlines/Abfertigungsagenten erforderlich, mindestens eine aktuelle Kontaktadresse (TOBT-Verantwortlicher) bei der Flughafen Düsseldorf GmbH bekannt zu geben.

Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten ist dies nicht erforderlich.

Für nähere Informationen zum Airport-CDM Verfahren sind eine Verfahrensbeschreibung (Brief Description) und ein Flight Crew Briefing verfügbar. Weitere Informationen unter www.acdm-germany.de.

11.2.11 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.

Flughafen Düsseldorf GmbH
Tel.: +49 211 421-20643
E-Mail: airport-cdm@dus.com

12. Wiederholte IFR Anflüge

Unabhängig von weiteren Restriktionen, sind aufgrund Verkehrsflussregelungsgründen wiederholte IFR Anflüge vorab, jedoch frühestens 3 Stunden vor EOBT, mit dem zuständigen ACC Supervisor zu koordinieren.

Langen ACC Supervisor
Tel.: +49 6103 707-6600

11.2.8 Coordination with the Network Manager Operations Centre - NMOC

The general Network Manager procedures remain unchanged. In addition, A-CDM ensures a permanent and automated data exchange with the NMOC. For this purpose, target take-off times (TTOT) will be transmitted to the Network Manager during the turn-round process and estimated landing times (ELDT) will be received.

The Network Manager will take the target take-off times into consideration when calculating the CTOT and will try to adjust the CTOT accordingly.

11.2.9 Terms / Abbreviations

TOBT: Target off-block time

The time that an aircraft operator or ground handler estimates that an aircraft will be ready, all doors closed, boarding bridge removed, push back vehicle available and ready to start up/push back immediately upon reception of clearance from the tower. TOBT is a reference time used for all ground handling processes except for aircraft push-back and de-icing. This time is the best available time for coordination.

Remark: The definition "push back vehicle available" refers to either the status "vehicle allocated" or "vehicle on stand".

TSAT: Target start-up approval time

Target time for issuing start-up approval in accordance with the A-CDM procedure. TSAT includes any limitations known, e.g. CTOT or the traffic situation at Düsseldorf Airport.

Aircraft ready:

The time when the aircraft is ready for push-back/taxiing, i.e. all doors are closed, boarding bridges have been removed and the push-back vehicle is planned according A-CDM procedure. The aircraft ready status must have been reached at TOBT, if not, the TOBT needs to be adjusted accordingly.

MTTT: Minimum turn-round time

The minimum turn-round time required by aircraft and filed in the airport system, depending on the airline, type of aircraft and destination of aircraft. Changes shall be communicated to the airport by the airline. MTTT is the minimum time expected to be required between arrival at and departure from the aircraft stand.

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 Web-DUPLO:

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.

11.2.10 Contact addresses and information

For the TOBT dialogue and the TSAT transmission, all airlines/ground handlers are required to submit a current address (person responsible for the TOBT) to Airport Düsseldorf (FDG).

This is not necessary for general aviation flights without handling agent.

More detailed information about the Airport CDM procedure is included in the "Brief Description" and in a flight crew briefing. Additional information can be found at: www.acdm-germany.de.

11.2.11 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.

Flughafen Düsseldorf GmbH
Tel.: +49 211 421-20643
E-mail: airport-cdm@dus.com

12. Multiple IFR approaches

Irrespective of other restrictions, multiple IFR approaches require prior coordination with the responsible ACC supervisor no earlier than 3 hours before EOBT, due to traffic flow regulations.

Langen ACC Supervisor
Tel.: +49 6103 707-6600