

– Andockführungssystem "ApronVision" (nur Anzeigefunktion)

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

4.2.3.2 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.

4.2.4 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 der Pilot hörbereit auf der Frequenz von STUTTGART DELIVERY sein.

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

4.2.4.1 Funk

Luftfahrzeugführer haben eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke auf der entsprechenden Frequenz von STUTTGART DELIVERY einzuhören.

Für Freigabevorgänge mittels Funk muss der Pilot die Anlass- und Streckenfreigabe bei STUTTGART DELIVERY 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 Anlass- und Streckenfreigabe (Request START UP and EN-ROUTE CLEARANCE) erbeten wird.

Bei Verzögerungen ist STUTTGART DELIVERY zu informieren, andernfalls wird die TOBT gelöscht und es muss eine Neueingabe erfolgen.

4.2.4.2 Datalink - DCL

Des Weiteren bietet die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH neben der Freigabe via Funk noch die Möglichkeit der Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink (Eurocae Standard ED85A) an.

Für Freigaben mittels Datalink Departure Clearance (DCL) gelten die folgenden Zeitparameter:

- Ti = 30 MIN vor TOBT (frühester Zeitpunkt der Cockpit - RCD Meldung)
- Tt = TSAT (spätester Zeitpunkt der Cockpit - RCD Meldung)
- T0 = 1 MIN (festgelegter Standard)
- T1 = 5 MIN (festgelegter Standard)
- T2 = 1 MIN (festgelegter Standard)

Die Freigabe (CLD - Departure Clearance Uplink Message) durch den TWR erfolgt auf Basis der TSAT - "Start-Up approved according TSAT". Es gilt die zu diesem Zeitpunkt über die TSAT-Meldewege veröffentlichte TSAT. Darüber hinaus ist die TSAT Entwicklung (Aktualisierungen) durch die Piloten zu überwachen. Nach Abschluss des Datalink Vorganges haben die Piloten auf der in der CLD aufgeführten Frequenz Hörbereitschaft zu halten und von Nachfragen bezüglich der Anlassfreigabe abzusehen.

Abweichend hiervon kann, abhängig von der Verkehrs- und Wittersituation, die Streckenfreigabe separat nach Erhalt einer RCD vorab mittels Datalink (CLD) übermittelt werden, während die Anlassfreigabe zu einem späteren Zeitpunkt erteilt wird.

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

Luftfahrzeugführer sind dazu verpflichtet, während des gesamten Freigabevorganges, auf der Frequenz STUTTGART DELIVERY Hörbereitschaft zu halten.

4.2.4.3 Remote Holding

Remote Holding beschreibt das Verfahren für ein abfliegendes Luftfahrzeug, das aufgrund einer hohen Differenz zwischen TOBT und TSAT eine Parkposition belegt, die dringend für ein ankommendes Luftfahrzeug zur Verfügung stehen muss. Die Cockpitbesatzung eines abfliegenden Luftfahrzeugs wird durch STUTTGART DELIVERY über die Anwendung des Remote Holding Verfahrens informiert. Das betreffende Luftfahrzeug wird grundsätzlich mittels Schlepp auf eine Remote Position verbracht. Die Freigabe zur Durchführung des Schlepps zur Remote Position holt der Schlepperfahrer eigenständig bei STUTTGART GROUND ein.

Das Verlassen der bisherigen Parkposition wird nicht als Actual Off-Block Time (AOBT) betrachtet. Das Remote Holding Verfahren hat zudem keine Auswirkungen auf die Anlassfreigabe. Diese muss nach dem Erreichen der Remote Position gemäß den festgelegten Verfahren eingeholt werden.

4.2.5 Push-Back Vorgang/ Rollfreigabe

Für eine Anlassfreigabe mittels Funkverfahren:

– "ApronVision" docking guidance system (only display)

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

4.2.3.2 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.

4.2.4 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 apron de-icing, and the pilot shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the frequency of STUTTGART DELIVERY.

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

4.2.4.1 Radio

Pilots shall obtain a start-up approval on the appropriate frequency of STUTTGART DELIVERY.

For clearances via radio, the pilot shall request start-up approval and en-route clearance from STUTTGART DELIVERY 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.

In the case of delays, STUTTGART DELIVERY shall be informed. Otherwise, the TOBT will be deleted and must be re-entered.

4.2.4.2 Data link departure clearance - DCL

In addition to clearances via radio, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH offers to issue start-up approval and en-route clearance by means of data link (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply to data link departure clearances (DCL):

- Ti = 30 MIN prior to TOBT (earliest point in time for cockpit RCD message)
- Tt = TSAT (latest point in time for cockpit RCD message)
- T0 = 1 MIN (defined standard)
- T1 = 5 MIN (defined standard)
- T2 = 1 MIN (defined standard)

The clearance (CLD - departure clearance uplink message) issued by the tower is based on TSAT - "Start-up approved according TSAT". The TSAT issued at this point in time by means of the TSAT reporting channels applies. In addition, the pilot shall monitor TSAT updates. After completion of the data link process, the pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the frequency given in the CLD and shall refrain from asking questions about the start-up approval.

Depending on the traffic and weather situation, the process can be altered and the en-route clearance can be transmitted separately via data link (CLD) after receiving an RCD, while start-up approval will be issued at a later point in time.

Pilots are obliged to state during their initial call (RCD) 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.

Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch on frequency STUTTGART DELIVERY throughout the complete process.

4.2.4.3 Remote Holding

Remote holding means the procedure for a departing aircraft which - due to a large gap between TOBT and TSAT - is parked at an aircraft stand which is urgently required by an arriving aircraft. The cockpit crew of a departing aircraft will be informed by STUTTGART DELIVERY that the remote holding procedure is applied. As a rule, the respective aircraft will be towed to a remote position by a tow tractor. The driver of the tow tractor will obtain the approval from STUTTGART GROUND to tow the aircraft to the remote position.

Leaving the current aircraft stand is not considered as the actual off-block time (AOBT). The remote holding procedure has no effect on start-up approval. After reaching the remote position, start-up approval shall be requested in accordance with the established procedures.

4.2.5 Push-back procedure/taxi clearance

For start-up approvals by means of radio communication procedures: