

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 Generierung und Veröffentlichung der automatischen TOBT erfolgt 90 Minuten vor EOBT, sofern der verkettete Inbound-Flug den Vorflughafen verlassen hat.

Die automatisch generierte TOBT wird unter Berücksichtigung der Estimated In-Block Time (EIBT) + Minimum Turnaround Time (MTTT) oder der EOBT erzeugt.

Zu den Zeitpunkten Estimated Landing Time (ELDT) - 04 Minuten (= TMF - Ten Miles Final) und Actual In-Block (AIBT) des Inbound-Fluges wird die automatisch generierte TOBT des verknüpften Outbound-Fluges noch einmal überprüft und ggf. automatisch aktualisiert.

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).

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

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

Muss das Luftfahrzeug nach erfolgten Off-block Vorgang zu einer Parkposition zurückkehren (z.B. technischer Defekt), erfolgt nach der Aktivierung des Rückkehrverfahrens die Versendung einer Warnmeldung, die Rücknahme der Anlanssfreigabe (SUG) und die Löschung der Zielzeiten. Anschließend kann eine neue TOBT eingegeben werden.

Die neue TOBT muss mindestens 5 Minuten später als der aktuelle Zeitpunkt liegen.

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 Anlanssverfahren 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 Änderungsmeldung (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.

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 automatic TOBT is generated and published 90 minutes before EOBT provided that the linked inbound flight has left the previous airport.

The automatically generated TOBT is calculated considering the Estimated In-Block Time (EIBT) + Minimum Turnaround Time (MTTT) or the EOBT.

At Estimated Landing Time (ELDT) - 04 minutes (= TMF - Ten Miles Final) and Actual In-Block (AIBT) of the inbound flight, the automatically generated TOBT of the linked outbound flight is checked again and automatically updated, if necessary.

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.

11.2.2.3 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 Start Up Given (SUG), input or update of TOBT is no longer possible.

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

If the aircraft has to return to its aircraft stand after completing the off-block process (due to a technical defect, for example), the return procedure will be activated and, subsequently, an alert message will be sent, the start-up approval (start-up given, SUG) will be withdrawn and the target times will be deleted. Subsequently, 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.