

Automatische TOBT = EIBT + MTTT wenn: EIBT + MTTT > EOBT

6.2.2.2 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).

Die Zuständigkeit muss für den A-CDM-Prozess von der der Luftfahrtgesellschaft eindeutig geregelt sein. Der jeweilig zuständige TOBT Verantwortliche wird in den Stammdaten des Flughafenbetreibers (AODB) erfasst. Wird keine verantwortliche Person benannt, gilt der beauftragte Bodenverkehrsdienstleister als TOBT-Verantwortlicher. Dieses gilt auch für die automatisch generierte TOBT.

6.2.2.3 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 3 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 Anlassfreigabe (CDM Status Start-Up Given, SUG) ist eine Eingabe oder Aktualisierung der TOBT nicht mehr möglich.

Treten nach Erhalt der Anlassfreigabe Umstände ein, die einen Off-block-Vorgang gem. A-CDM Verfahren verhindern, muss die Anlassfreigabe (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 aus der Aktivierung des Rückkehrverfahrens die Rücknahme der Anlassfreigabe (SUG) und die Löschung der Zielzeiten. Anschließend kann eine neue TOBT eingegeben werden.

Die neue TOBT muss mindestens 2 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 Anlassverfahren ergibt sich daraus für die Erteilung der Anlassfreigabe 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.

6.2.2.4 TOBT Dialog/Meldewege

Die TOBT kann über folgende Systeme eingegeben bzw. dargestellt werden:

- AOE (Airport Operational Extranet)
- AODB (Airport Operational Database Datenbank des Flughafenbetreibers)
- Schnittstelle zur AODB (Airport Operational Database des Flughafenbetreibers)
- Andockführungssystem VDGS (nur Anzeige)

Des Weiteren kann die Eingabe der TOBT telefonisch beim Airport Control Center (ACC) unter Tel.: +49 30 6091 10136 angefordert werden.

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt wenden Sie sich bitte an den Betreiber des General Aviation Terminals (GAT).

6.2.3 Target Start-Up Approval Time – TSAT

Die TSAT ist die Zielzeit für die Erteilung der Anlassfreigabe gemäß A-CDM Verfahren. Die Veröffentlichung der TSAT erfolgt frühestens 40 Minuten vor TOBT. Die "Pre Departure Sequence" ergibt sich aus den Flügen mit berechneter TSAT.

Bei einer Änderung der TOBT bleibt die TSAT grundsätzlich erhalten, sofern der neue TOBT-Wert nicht nach der aktuell gültigen TSAT liegt.

6.2.3.1 TSAT Dialog/Meldewege

Die Bereitstellung der TSAT erfolgt über einen der folgenden Wege:

- AOE (Airport Operational Extranet)
- Schnittstelle zur AODB (Airport Operational Database des Flughafenbetreibers)

Automatic TOBT = EIBT + MTTT if: EIBT + MTTT > EOBT

6.2.2.2 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.

The airline shall clearly define the responsibility for the A-CDM process. The person responsible for the TOBT will be recorded in the master data of the airport operational database (AODB). If no responsible person is appointed, the designated ground handling agent shall be considered as the person responsible for the TOBT. This also applies to the automatically generated TOBT.

6.2.2.3 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 used for various ground processes, it shall be updated by the person responsible for TOBT when deviations of more than 3 minutes (+/-) become obvious.

Until publication of the TSAT (TOBT minus 40 minutes), updates of the TOBT are not limited in number.

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 receiving start-up approval (CDM status: start-up given, SUG), it is no longer possible to enter or update the TOBT.

If after receiving start-up approval circumstances arise that prevent an off-block operation under the A-CDM procedure, the start-up approval (SUG) must be given back. Subsequently, a new TOBT can be entered.

If the aircraft has to return to its parking position after off-block (e.g. due to a technical defect), the start-up approval is taken back (SUG) and the target times are deleted as a result of the activation of the return procedure. Subsequently, a new TOBT can be entered.

The new TOBT shall be at least two minutes later than the current time.

If the TOBT is too early, pilots shall take care that the new TOBT is not more than 10 minutes prior to the actual 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.

6.2.2.4 TOBT dialogue/transmission channels

The TOBT can be entered and displayed in the following systems:

- AOE (airport operational extranet)
- AODB (airport operational database of the airport operator)
- Interface with AODB
- Visual docking guidance system VDGS (only display)

In addition, TOBT input can be requested by telephone at the Airport Control Centre (ACC), Tel.: + 49 30 6091 10136.

For general aviation flights, please contact the operator of the general aviation terminal (GAT).

6.2.3 Target start-up approval time – TSAT

TSAT is the target time for issuing start-up approval as defined in the A-CDM procedure. The earliest time to issue the TSAT is 40 minutes prior to TOBT. The pre-departure sequence is determined by the flights with a calculated TSAT.

Changes to the TOBT do not affect the TSAT in general as long as the newly calculated TOBT does not come after the currently valid TSAT.

6.2.3.1 TSAT dialogue/transmission channels

The TSAT is provided in one of the following ways:

- AOE (airport operational extranet)
- Interface with AODB