

#### 4.2.9 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 München.

##### 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, andernfalls ist die TOBT entsprechend anzupassen.

##### MTTT: Minimum Turn-Round time (MGT - Minimum Ground 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:

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.

#### 4.2.10 Kontaktadressen und Informationen

Im Zusammenhang mit der Übermittlung der oben genannten Warnmeldungen ist es für alle Airlines/Abfertigungsagenten erforderlich, die jeweilige Kontaktadresse (E-Mail) bei der FMG:

E-Mail: [muc.schedule@munich-airport.de](mailto:muc.schedule@munich-airport.de)

bekannt zu geben.

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](http://www.acdm-germany.de).

#### 4.2.11 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 München GmbH

Tel.: +49 89 975 21160

E-Mail: [airport-cdm@munich-airport.de](mailto:airport-cdm@munich-airport.de)

### 5. Koordinationspflicht für Luftfahrzeuge

5.1 Starts und Landungen auf dem Flughafen München sind im Rahmen der Betriebsgenehmigung (siehe Ziffer 1 ff) nur nach vorheriger Zuteilung einer Start- oder Landezeit durch den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland zulässig (Koordinationspflicht).

5.2 Von der Koordinationspflicht ausgenommen sind Starts und Landungen von Luftfahrzeugen

- a) in Luftnotfällen und aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen,
- b) im Katastrophen-, medizinischen Hilfeleistungs- oder Polizeieinsatz,
- c) im Such- und Rettungseinsatz (SAR).

5.3 Flüge sind beim Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland während der Dienstzeiten (siehe Ziffer 5.3.2) und vor Einholung einer Flugberatung wie folgt anzumelden:

#### 5.3.1 Flüge im Linien- und planmäßigen Charterverkehr:

Für diese Flüge bleibt das seit 1972 bestehende Verfahren unverändert (vgl. GEN 1.2).

#### 4.2.9 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 München 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 (MGT - Minimum Ground 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:

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.

#### 4.2.10 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 FMG:

E-mail: [muc.schedule@munich-airport.de](mailto:muc.schedule@munich-airport.de)

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](http://www.acdm-germany.de).

#### 4.2.11 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 München GmbH

Tel.: +49 89 975 21160

E-mail: [airport-cdm@munich-airport.de](mailto:airport-cdm@munich-airport.de)

### 5. Compulsory Coordination

5.1 Take-offs and landings from/at München Airport are permitted as described in the operating licence (see under No. 1) only after prior allocation of a time of departure or arrival by the Airport Coordinator of the Federal Republic of Germany (compulsory coordination).

5.2 Excepted from compulsory coordination are take-offs and landings of aircraft

- a) in distress incidents and for meteorological, technical or other safety reasons,
- b) on disasters, medical aid, or police missions,
- c) in search and rescue service (SAR).

5.3 Applications for flights shall be submitted to the Airport Coordinator of the Federal Republic of Germany during office hours (see para 5.3.2) and prior to obtaining pre-flight information, as follows:

#### 5.3.1 Flights in Scheduled Air Services and Scheduled Charter Flights:

For these flights, the procedure dating from 1972 remains unchanged (see GEN 1.2).