

Luftfahrzeuge müssen während des gesamten Rollvorganges ständigen Funkkontakt mit der Vorfeldkontrolle/Rollkontrolle aufrechterhalten und den Anweisungen Folge leisten. Angeordnete Frequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden. Wird zur Führung eines rollenden Luftfahrzeuges ein Leitfahrzeug eingesetzt, hat der Pilot dessen Signale zu beachten. Der Pilot kann zur Unterstützung ein Leitfahrzeug bei der Vorfeldkontrolle/Rollkontrolle anfordern.

Grundsätzlich sind Rollbewegungen entlang der Leitlinien gestattet, Abweichungen werden von der Vorfeldkontrolle/Rollkontrolle angewiesen.

5.4.2 Abfertigungspositionen

Das Abstellen der Luftfahrzeuge auf den Positionen erfolgt durch Signale des Einweisers oder mit Andockführungssystem.

Stellt die Besatzung fest, dass das Andockführungssystem nicht eingeschaltet oder nicht funktionstüchtig ist, hat sie sofort anzuhalten und dies der Vorfeldkontrolle zu melden. Die weiteren Weisungen sind dann abzuwarten.

Das Abstellen von Luftfahrzeugen auf allen anderen Positionen, die nicht mit Andockführungssystem ausgestattet sind, ist nur nach den Signalen des Einweisers zulässig.

„Nose-in“ Abfertigungspositionen dürfen nur mit Schlepperhilfe (push-out) verlassen werden. Ausnahmen bestehen für Sonderabstellungen.

Die Verwendung von Schubumkehr zum Verlassen von Standplätzen ist untersagt. Luftfahrzeughalter haben entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

5.4.3 Flugzeugschleppbetrieb

Schleppvorgänge werden grundsätzlich ohne Leitfahrzeug durchgeführt. Leitfahrzeuge können jedoch beim Flughafenunternehmer angefordert werden. Schleppanweisungen für Schleppvorgänge erteilt die Vorfeld- bzw. Rollkontrolle über Funk.

During the entire taxiing phase, aircraft shall maintain continuous radio contact with apron control/ground control and follow their instructions. Any instructions to change frequency shall be complied with without delay. If a follow-me vehicle is used to guide a taxiing aircraft, the pilot shall comply with its signals. Pilots may request a follow-me vehicle from apron control/ground control for guidance.

As a rule, aircraft are permitted to taxi along the guide lines; however, apron control/ground control may issue deviating instructions.

5.4.2 Ground handling positions

Pilots shall park their aircraft at the aircraft stands following the signals given by the marshaller or by using the docking guidance system.

If the crew discovers that the docking guidance system is not switched on or not in operation, they shall stop the aircraft immediately and report this to apron control. They shall then wait for further instructions.

Parking aircraft on all other stands without a docking guidance system is only permitted with the aid of marshaller's signals.

Nose-in handling positions may only be left with the aid of tow tractors (push-out). This does not apply to special parking positions.

Reverse thrust shall not be used to leave aircraft stands. Aircraft operators shall make appropriate arrangements.

5.4.3 Aircraft towing operations

As a rule, towing operations will be conducted without a follow-me vehicle. However, pilots may request a follow-me vehicle from the airport operator. Towing instructions will be issued via radio by apron control or ground control.

6. Airport Collaborative Decision Making - A-CDM

6.1 Allgemein

Airport-CDM ist der harmonisierte operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses. Das Verfahren umfasst den Zeitraum Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 3 Stunden bis Take-Off und ist ein durchgehender Prozess von der Flugplanung (ATC-Flugplan) über Landung und Umdrehprozess am Boden bis zum Start.

Airport-CDM am Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg basiert auf dem europäischen Standard für Airport-CDM, sowie der Initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport-CDM".

Resultierend aus qualitativ besseren Informationen zu In- und Outbound ist die Prozesskette von der Landung bis zum Start optimiert. Diese Optimierung mündet in die Target Start-Up Approval Time (TSAT), die Zeit, zu der ein Luftfahrzeug die Anlaffung freigabe gemäß des A-CDM Verfahrens erhält. Die TSAT ist der wesentliche Faktor zur Erstellung einer Pre-Departure Sequence unter Berücksichtigung der Belange aller beteiligten Partner. Die TSAT und die daraus resultierende Pre-Departure Sequence berücksichtigt die Target Off-Block Time (TOBT) sowie die lokalen Kapazitäten und die Kapazitäten des europäischen Netzwerks.

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.

6.2 Verfahren

6.2.1 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.

6.2.2 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

6.2.2.1 Automatische TOBT

Die TOBT wird einmalig und automatisch zum Zeitpunkt ELDT minus 10 Minuten oder bei EOBT minus 90 Minuten generiert, je nachdem welcher Zeitpunkt später eintrifft.

Die TOBT wird nur für die Flüge automatisch generiert, für die noch keine TOBT manuell eingegeben wurde (frühestens ab 100 Minuten vor EOBT möglich).

Die Berechnung der TOBT erfolgt in der Datenbank des Flughafenbetreibers (AODB).

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

6. Airport Collaborative Decision Making – A-CDM

6.1 General

Airport-CDM is a harmonised method for handling an optimal turn-round process. It covers the period of time between the estimated off-block time (EOBT) minus 3 hours until take-off. It is a continuous process from flight planning (ATC flight plan) to landing and the subsequent turn-round process on the ground until the next take-off.

Airport-CDM at Berlin Brandenburg Airport is based on the European standard for Airport-CDM and the initiative "Deutsche Harmonisierung von Airport-CDM" (German harmonisation of Airport CDM).

The improved quality of the inbound and outbound information is used to optimise the process chain from arrival to departure. This optimisation has led to the target start-up approval time (TSAT), i.e. the time at which an aircraft is issued start-up approval in accordance with the A-CDM procedure. The TSAT is an essential factor for preparing a pre-departure sequence which takes the requirements of all parties involved into account. The TSAT and the resulting pre-departure sequence take the target off-block time (TOBT) as well as local capacities and the capacities of the European network into account.

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.

6.2 Procedures

6.2.1 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.

6.2.2 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 = Forecast of "aircraft ready"

6.2.2.1 Automatic TOBT

The TOBT will be generated once and automatically; either at the estimated landing time (ELDT) minus 10 minutes or at EOBT minus 90 minutes, whichever is later.

The TOBT will only be generated automatically for flights that have not yet had a TOBT entered manually (this is possible from 100 minutes prior to EOBT).

The TOBT will be calculated in the airport operational database (AODB).

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