

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

Automatische TOBT = EOBT wenn:  $EIBT + MTTT \leq EOBT + 5 \text{ Minuten}$

Automatische TOBT = EIBT + MTTT wenn:  $EIBT + MTTT > EOBT + 5 \text{ Minuten}$

#### 4.2.2.2 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). Dieses gilt auch für automatisch generierte TOBT.

Durch die Luftfahrtgesellschaft ist eine verantwortliche Stelle (z.B. Handlingagent) für die Pflege der TOBT zu benennen. Die Zuständigkeit muss für den A-CDM-Prozess von der Luftfahrtgesellschaft eindeutig geregelt sein. Der jeweilig zuständige TOBT-Verantwortliche wird in den Stammdaten des Flughafenbetreibers erfasst. Wird keine verantwortliche Person benannt, gilt der beauftragte Handlingagent als TOBT-Verantwortlicher. Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt liegt die TOBT-Verantwortlichkeit beim verantwortlichen Luftfahrzeugführer.

#### 4.2.2.3 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 Stuttgart 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 dem CDM Status Start-Up Given (SUG) ist keine Eingabe mehr möglich, es sei denn, das Luftfahrzeug muss zu einer Parkposition zurückkehren (z.B. technischer Defekt). Hieraus folgt die Löschung des CDM Status Start-Up Given sowie der Zielzeiten und eine neue TOBT kann 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 Anlassverfahren 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.

#### 4.2.2.4 TOBT Dialog/Meldewege

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

- CaeSAr (nur DFS und Flughafenbetreiber)
- WebCaeSAr
- Schnittstelle zum Flughafensystem
- Andockführungssystem "ApronVision" (nur Anzeigefunktion)

In Ausnahmefällen kann die Eingabe der TOBT telefonisch bei dem Airport Coordination and Data Center der Flughafen Stuttgart GmbH unter Tel.: +49 711 948-3666 angefordert werden.

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

#### 4.2.3 Target Start-Up Approval Time - TSAT

Die TSAT ist die Zielzeit für die Erteilung der Anlanssfreigabe 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.

#### 4.2.3.1 TSAT Dialog/Meldewege

Die Veröffentlichung der TSAT erfolgt über folgende Systeme:

- CaeSAr (nur DFS und Flughafenbetreiber)
- WebCaeSAr
- Schnittstelle zum Flughafensystem

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

Automatic TOBT = EOBT if:  $EIBT + MTTT \leq EOBT + 5 \text{ minutes}$

Automatic TOBT = EIBT + MTTT if:  $EIBT + MTTT > EOBT + 5 \text{ minutes}$

#### 4.2.2.2 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. This also applies to automatically generated TOBT.

The A/O shall clearly define the responsibility for the A-CDM process. The respective person responsible for the TOBT will be recorded in the master data of the airport operator. If no responsible person is appointed, the designated handling agent shall be considered as the person responsible for the TOBT. For General Aviation Flights the responsibility for the TOBT is up to the pilot in command.

#### 4.2.2.3 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.

Following the CDM status start-up given (SUG), no more entries can be made unless the aircraft needs to return to an aircraft stand (e.g. due to technical failure). Subsequently, the CDM status start-up given (SUG) as well as the target times are deleted and 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.

#### 4.2.2.4 TOBT dialogue channels

The TOBT dialogue is ensured by one the following transmission/communication channels:

- CaeSAr Tool (only DFS and airport operator)
- WebCaeSAr (Web based CDM tool)
- Interface with the airport system
- "ApronVision" docking guidance system (only display)

In exceptional cases a TOBT input can be requested by telephone at the Airport Coordination and Data Center of Stuttgart Airport GmbH, Tel.: +49 711 948-3666.

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

#### 4.2.3 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 new TOBT does not come after the currently valid TSAT.

#### 4.2.3.1 TSAT dialogue channels

The TSAT dialogue is ensured by one the following transmission/communication channels:

- CaeSAr Tool (only DFS and airport operator)
- WebCaeSAr (Web based CDM tool)
- Interface with the airport system