

6.2.5 Push-Back Vorgang/ Rollfreigabe

Für eine Anlassfreigabe mittels Funkverfahren

– muss die Anfrage für Push-Back spätestens 5 Minuten nach Erhalt der Anlassfreigabe auf Push-Back Positionen erfolgen.

– muss die Anfrage für Taxi spätestens 5 Minuten nach Erhalt der Anlassfreigabe auf Roll-Out Positionen erfolgen.

Für eine Anlassfreigabe mittels Datalink

– muss die Anfrage für Push-Back auf Push-Back Positionen im Zeitraum TSAT - 5 Minuten bis TSAT + 5 Minuten erfolgen.

– muss die Anfrage für Taxi auf Roll-Out Positionen im Zeitraum TSAT - 5 Minuten bis TSAT + 5 Minuten erfolgen.

6.2.6 Enteisung

Die Enteisungszeiten sind bei der Festlegung der TOBT nicht zu berücksichtigen, sie werden auf Basis der Anmeldung zur Enteisung bei der TSAT-Berechnung berücksichtigt.

Die Anmeldung zur Luftfahrzeugenteisung soll möglichst vor der Veröffentlichung der TSAT erfolgen (TOBT minus 40 Minuten), spätestens 20 Minuten vor Abfertigungsende.

Eine Anmeldung nach Start-Up Given führt zur Rücknahme der Start-up Clearance.

Die grundsätzlichen Luftfahrzeugenteisungsverfahren am Flughafen Berlin Brandenburg sind im Abschnitt 2.20.8 ausführlich beschrieben.

6.2.7 A-CDM Alarmmeldungen

Während des gesamten A-CDM Verfahrens kann es zur Generierung von Warmmeldungen (CDM-Alerts) kommen.

Warmmeldungen werden entweder durch lokale Ereignisse und Plausibilitätsprüfungen innerhalb des Prozesses oder im Datenaustausch mit der NMOC als Reaktion auf Error/Warning Meldungen ausgelöst.

Für den Empfang der Warmmeldungen ist es erforderlich, dass für alle Airlines/Handlingsagenten mindestens eine Kontaktadresse (E-Mail) beim Flughafenbetreiber bekannt gegeben wird.

Des Weiteren werden die Warmmeldungen im AOE (Airport Operational Extranet) dargestellt.

Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten ist dies nicht erforderlich, da die Meldungen an den Schalter der allgemeinen Luftfahrt (GAT) übermittelt werden.

Die Warmmeldungen erfordern eine Reaktion des Empfängers, da gegebenenfalls der A-CDM-Prozess unterbrochen und keine Anlassfreigabe erteilt wird.

6.2.8 Koordination mit dem Netzwerkmanagement - NMOC

Die grundsätzlichen Network Manager Verfahren bestehen weiterhin. Zusätzlich erfolgt durch A-CDM ein permanenter und automatisierter Datenaustausch mit NMOC. Hierzu werden vor und während des Umdrehprozesses voraussichtliche Abflugzeiten (Target Take-Off Times - TTOT) an den Network Manager übermittelt sowie voraussichtliche Landezeiten (Estimated Landing Times - ELDT) empfangen.

Der Network Manager berücksichtigt die voraussichtlichen Abflugzeiten bei der CTOT-Berechnung und versucht, die CTOT entsprechend anzupassen.

6.2.9 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 Flughafen Berlin Brandenburg

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, anderenfalls ist die TOBT entsprechend anzupassen.

MTTT: Minimum Turn-Round 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.

6.2.5 Push-back procedure / taxi clearance

For start-up approvals by means of radio communication procedures

– push-back must be requested no later than 5 minutes after receiving start-up approval at push-back positions.

– taxi clearance must be requested no later than 5 minutes after receiving start-up approval at roll-out positions.

For start-up approval by means of data link

– push-back must be requested at push-back positions within the time period of TSAT - 5 minutes to TSAT + 5 minutes.

– taxi clearance must be requested at roll-out positions within the time period of TSAT - 5 minutes to TSAT + 5 minutes.

6.2.6 De-icing

The de-icing times are not taken into consideration when the TOBT is defined. They are, however, considered in the TSAT calculation based on the registration for de-icing.

If possible, the de-icing notification shall be made before the publication of the TSAT (TOBT minus 40 minutes), at the latest 20 minutes prior to the completion of ground handling.

A notification made after start-up given will lead to the withdrawal of the start-up approval.

The general de-icing procedures at Berlin Brandenburg Airport are described in detail in section 2.20.8.

6.2.7 A-CDM alert messages

During the entire A-CDM procedure, CDM alerts may be generated.

Alerts will either be triggered by local occurrences and coherency checks within the process or when exchanging data with the NMOC as a reaction to error/warning messages.

To receive these alerts, it is necessary that all airlines/handling agents have submitted at least one contact address (e-mail) to the airport operator.

Furthermore, alert messages will be displayed in the AOE (Airport Operational Extranet).

This is not necessary for general aviation flights without a handling agent because the messages will be transmitted to the counter at the general aviation terminal (GAT).

Alert messages require a response from the recipient because the A-CDM process might be interrupted and start-up approval not issued.

6.2.8 Coordination with the Network Manager – NMOC

The general Network Manager procedures remain unchanged. In addition, A-CDM ensures a permanent and automated data exchange with the NMOC. For this purpose, target take-off times (TTOT) will be transmitted to the Network Manager during the turn-round process and estimated landing times (ELDT) will be received.

The Network Manager will take the target take-off times into consideration when calculating the CTOT and will try to adjust the CTOT accordingly.

6.2.9 Terms / abbreviations and acronyms

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 Berlin Brandenburg 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 scheduled in accordance with the 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

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. The MTTT is the minimum time expected to be required between arrival at and departure from the aircraft stand.