

Abweichend hiervon kann, abhängig von der Verkehrs- und Wittersituation, die Streckenfreigabe separat nach Erhalt einer RCD vorab mittels Datalink (CLD) übermittelt werden, während die Anlassfreigabe zu einem späteren Zeitpunkt erteilt wird.

Luftfahrzeugführer sind verpflichtet, beim Erstanruf mittels RCD eindeutig mitzuteilen, ob ausschließlich eine Streckenfreigabe (Request EN-ROUTE CLEARANCE) oder eine kombinierte Anlass- und Streckenfreigabe (Request START UP and EN-ROUTE CLEARANCE) erbeten wird.

Luftfahrzeugführer sind dazu verpflichtet, während des gesamten Freigabevorganges, auf der Frequenz FRANKFURT DELIVERY Hörbereitschaft zu halten.

#### 2.2.4.3 Remote Holding

Remote Holding beschreibt das Verfahren für ein abfliegendes Luftfahrzeug, das aufgrund einer hohen Differenz zwischen TOBT und TSAT eine Parkposition belegt, die dringend für ein ankommendes Luftfahrzeug zur Verfügung stehen muss.

Ist das Luftfahrzeug bereit, stellt der Luftfahrzeugführer den Start-Up-/bzw. Push-Back Request für Remote Holding direkt bei der Vorfeldkontrolle.

**Hinweis:** Dieser Request bezieht sich nicht auf die Anlass- und Streckenfreigabe. Diese muss nach dem Erreichen der Remote Position beim Tower eingeholt werden.

#### 2.2.5 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 10 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 + 10 Minuten erfolgen.

#### 2.2.6 Enteisierung

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

Auf Grund des Einflusses der Enteisierung auf die Sequenzierung wird dringend empfohlen, eine Enteisierung vor dem Zeitpunkt der TSAT-Veröffentlichung (TOBT minus 40 Minuten) anzufordern.

Die grundsätzlichen Luftfahrzeugeenteisungsverfahren am Flughafen Frankfurt sind im Kapitel 10 ausführlich beschrieben.

#### 2.2.7 A-CDM Alarmmeldungen

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

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

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

Des Weiteren werden die Warmmeldungen in der CSA (Common Situational Awareness) Frankfurt A-CDM Anwendung dargestellt.

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

#### 2.2.8 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.

#### 2.2.9 Begriffe / Abkürzungen

##### TOBT: Target Off-Block Time

Von Luftfahrtgesellschaft/Abfertigungsagent gemeldeter, verbindlicher Zeitpunkt, zu dem die gesamte Bodenabfertigung abgeschlossen sein wird, die Flügeltüren 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 Luftfahrzeugeenteisung. 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“.

Depending on the traffic and weather situation, the process can be altered and the en-route clearance can be transmitted separately via data link (CLD) after receiving an RCD, while start-up approval will be issued at a later point in time.

Pilots are obliged to state during their initial call (RCD) whether only an en-route clearance (Request EN-ROUTE CLEARANCE) or a combined en-route and start-up approval (Request START UP and EN-ROUTE CLEARANCE) is requested.

Pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch on frequency FRANKFURT DELIVERY throughout the complete process.

#### 2.2.4.3 Remote holding

Remote holding means the procedure for a departing aircraft which - due to a large gap between TOBT and TSAT - is parked at an aircraft stand which is urgently required by an arriving aircraft.

When the aircraft is ready, the pilot shall request start-up/push-back for remote holding from apron control.

**Note:** This request is not related to start-up approval and en-route clearance. These must be obtained from the tower after reaching the remote position.

#### 2.2.5 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 10 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 + 10 minutes.

#### 2.2.6 De-icing

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

Due to the influence of de-icing on sequencing, it is highly recommended to request de-icing before the TSAT is issued (TOBT minus 40 minutes).

The general de-icing procedures at Frankfurt Airport are described in detail in chapter 10.

#### 2.2.7 A-CDM alert messages

During the entire A-CDM procedure, alert messages may be generated (CDM alerts).

Alerts will either be triggered by local occurrences and coherency checks 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 CSA Frankfurt A-CDM tool.

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

#### 2.2.8 Coordination with the Network Manager Operations Centre - 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.

#### 2.2.9 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".