

Bei Verzögerungen ist HAMBURG GROUND zu informieren, andernfalls wird die TOBT gelöscht und es muss eine Neueingabe erfolgen.

#### 11.2.4.2 Datalink – DCL

Des Weiteren bietet die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH neben der Freigabe via Funk noch die Möglichkeit der Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datalink (Eurocae Standard ED85A) an.

Für Freigaben mittels Datalink Departure Clearance (DCL) gelten die folgenden Zeitparameter:

$T_1 = 30$  MIN vor TOBT (frühester Zeitpunkt der Cockpit - RCD Meldung)

$T_1 =$  TSAT spätester Zeitpunkt der Cockpit - RCD Meldung)

$T_0 = 1$  MIN (festgelegter Standard)

$T_1 = 5$  MIN (festgelegter Standard)

$T_2 = 1$  MIN (festgelegter Standard)

Die Freigabe (CLD - Departure Clearance Uplink Message) durch den TWR erfolgt auf Basis der TSAT - „Start-Up approved according TSAT“. Es gilt die zu diesem Zeitpunkt über die TSAT-Meldewege veröffentlichte TSAT. Darüber hinaus ist die TSAT Entwicklung (Aktualisierungen) durch die Piloten zu überwachen. Nach Abschluss des Datalink Vorganges haben die Piloten auf der in der CLD aufgeführten Frequenz Hörbereitschaft zu halten und von Nachfragen bezüglich der Anlassfreigabe abzusehen.

Abweichend hiervon kann, abhängig von der Verkehrs- und Wettersituation, 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 HAMBURG GROUND Hörbereitschaft zu halten.

#### 11.2.5 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.

#### 11.2.6 Enteisierung

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

Hierbei ist es erforderlich, dass eine Anmeldung zur Enteisierung so früh wie möglich erfolgt. Die Berücksichtigung eines Fluges in der Pre-Departure-Sequenz erfolgt nur, wenn die Bestätigung eines Enteisierungsdienstleisters vorliegt.

#### 11.2.7 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 im CSA-Tool dargestellt.

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt ohne Handlingagenten werden diese Meldungen an den Betreiber des General Aviation Terminals (GAT) übermittelt.

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

#### 11.2.8 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.

In the case of delays, HAMBURG GROUND shall be informed. Otherwise, the TOBT will be deleted and must be re-entered.

#### 11.2.4.2 Data link departure clearance – DCL

In addition to clearances via radio, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH offers to issue start-up approval and en-route clearance by means of data link (Eurocae Standard ED85A).

The following time parameters apply to data link departure clearances (DCL):

$T_1 = 30$  MIN prior to TOBT (earliest point in time for cockpit RCD message)

$T_1 =$  TSAT latest point in time for cockpit RCD message)

$T_0 = 1$  MIN (defined standard)

$T_1 = 5$  MIN (defined standard)

$T_2 = 1$  MIN (defined standard)

The clearance (CLD - departure clearance uplink message) issued by the tower is based on TSAT - "Start-up approved according TSAT". The TSAT issued at this point in time by means of the TSAT reporting channels applies. In addition, the pilot shall monitor TSAT updates. After completion of the data link process, the pilots shall maintain continuous air-ground voice communication watch on the frequency given in the CLD and shall refrain from asking questions about the start-up approval.

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 HAMBURG GROUND throughout the complete process.

#### 11.2.5 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.

#### 11.2.6 De-icing

The de-icing times shall not be 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 as early as possible. A flight will only be accepted into the pre-departure sequence when a confirmation has been received from the de-icing provider.

#### 11.2.7 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 Tool.

For general aviation flights without handling agent these messages will be transmitted to the operator of 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.

#### 11.2.8 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.