

### 11.2.9 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 Luftfahrzeugeinsatz. 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 Verkehrsflughafen Hamburg.

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.

EIBT (Estimated In-Block Time)

Erwartete Ankunft an der Parkposition, inklusive berücksichtigter Verzögerungen während des Flugverlaufes.

SOBT (Scheduled Off-Block Time)

Koordinierte Zeit zum Verlassen der Parkposition (Airport Slot).

CSA-Tool

Das Common Situational Awareness Tool ist ein Anzeigemedium, welches dem Nutzer den lesenden sowie schreibenden Zugriff auf Flugdaten gibt. Die Flugdaten bestehen aus allgemeinen Informationen zur Flugbewegung sowie aus Zeitstempeln, die im Rahmen des Airport-CDM-Verfahrens eine wichtige Rolle spielen.

### 11.2.10 Kontaktadressen und Informationen

Für nähere Informationen zum Airport-CDM Verfahren sind eine Verfahrensbeschreibung (Brief Description) und ein Flight Crew Briefing verfügbar. Weitere Informationen unter [www.hamburg-airport.de/ACDM](http://www.hamburg-airport.de/ACDM) und unter [www.acdm-germany.de](http://www.acdm-germany.de).

### 11.2.11 A-CDM-Ansprechpartner

Um das Airport-CDM Verfahren im Sinne des Gesamtprozesses weiterentwickeln zu können, bitten wir alle Beteiligten, uns Ihre Erfahrungen, Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge zu übermitteln.

Kontakt:

Flughafen Hamburg GmbH

Tel.: +49 40 5075-2311

E-Mail: [Airport-CDM@ham.airport.de](mailto:Airport-CDM@ham.airport.de)

## 12. Führung von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern 1 und 2

Die Führung des Flugzeugrollverkehrs auf den Vorfeldern 1 und 2 wird mit Hilfe der Bodenfunkstelle HAMBURG APRON oder durch Einsatz von FHG-Leitfahrzeugen durchgeführt.

### 12.1 Bodenfunkstelle

Die Vorfeldkontrolle der FHG betreibt eine Bodenfunkstelle mit dem Rufzeichen HAMBURG APRON auf der Frequenz 121.705 MHz für den Zuständigkeitsbereich des Vorfeldes 1 sowie auf 121.980 MHz für den Zuständigkeitsbereich des Vorfeldes 2.

### 12.2 Zuständigkeitsbereich

Die Abgrenzung des Zuständigkeitsbereiches ist der jeweils gültigen Karte AD 2 EDDH 2-5 zu entnehmen. Die FHG-Vorfeldkontrolle erteilt nur solche Anweisungen, die innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches wirksam werden.

### 12.3 Betriebszeiten der Bodenfunkstelle

H24.

### 12.4 Verfahren für abfliegende Luftfahrzeuge auf den Vorfeldern 1 und 2

#### 12.4.1 Anlassverfahren

Piloten haben eine Freigabe zum Anlassen der Triebwerke auf der entsprechenden Frequenz von HAMBURG GROUND einzuhören. Beim Funkerstkontakt ist immer die jeweilige Vorfeldbezeichnung anzugeben.

### 11.2.9 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".

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

EIBT: Estimated In-Block Time

The expected time when an aircraft will arrive at the aircraft stand (in-block); it takes into account delays during flight progress.

SOBT: Scheduled Off-Block Time

The time when an aircraft is scheduled to depart from its aircraft stand (airport slot).

CSA Tool:

The Common Situational Awareness Tool is a display system which gives the user read and write access to flight data. These flight data consist of general information about flights and time stamps which play an important role in the Airport CDM procedure.

### 11.2.10 Contact addresses and information

More detailed information about the Airport CDM procedure is included in the "Brief Description" and in a flight crew briefing. Additional information can be found at:

[www.hamburg-airport.de/ACDM](http://www.hamburg-airport.de/ACDM) and at: [www.acdm-germany.de](http://www.acdm-germany.de).

### 11.2.11 A-CDM contact persons

To help improve the overall Airport CDM procedure, we kindly request all those involved to inform us about their experience. We also welcome any criticism, comments or suggestions.

Contact:

Flughafen Hamburg GmbH

Tel.: +49 40 5075-2311

E-Mail: [airport-cdm@ham.airport.de](mailto:airport-cdm@ham.airport.de)

## 12. Aircraft guidance on aprons 1 and 2

Aircraft guidance on aprons 1 and 2 is performed by the aeronautical station HAMBURG APRON or by FHG follow-me vehicles.

### 12.1 Aeronautical station

FHG apron control operates an aeronautical station with the call sign HAMBURG APRON on the frequency 121.705 MHz for the area of responsibility of apron 1, and on frequency 121.980 MHz for the area of responsibility of apron 2.

### 12.2 Area of responsibility

The demarcation of the area of responsibility is depicted on the applicable chart AD 2 EDDH 2-5. FHG apron control will only issue instructions for its own area of responsibility.

### 12.3 Operating hours of the aeronautical station

H24.

### 12.4 Procedures for departing aircraft on aprons 1 and 2

#### 12.4.1 Start-up procedure

Pilots shall obtain a start-up approval on the appropriate frequency of HAMBURG GROUND. On initial radio contact, the apron designation concerned shall always be indicated.