

#### 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 Frankfurt Main.

#### 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.

#### 2.2.10 Kontaktadressen und Informationen

Für den TOBT-Dialog und die TSAT-Übermittlung ist es für alle Airlines/Abfertigungsagenten erforderlich, eine aktuelle Kontaktadresse (TOBT-Verantwortlicher) bei Fraport bekannt zu geben.

Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten ist dies nicht erforderlich, da die Meldungen des Airport-CDM-Verfahrens an Fraport Executive Aviation Services übermittelt werden.

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

#### 2.2.11 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.

Local A-CDM@FRA Management:

Tel.: +49 69 690 28544

E-Mail: [info@cdm.frankfurt-airport.com](mailto:info@cdm.frankfurt-airport.com)

### 3. Lärmschutz

#### 3.1 Einschränkung des Nachtluftverkehrs sowie Betriebsbeschränkungen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt

Die Landebahn Nordwest (07L/25R) darf nur durch Luftfahrzeuge bis einschließlich Codebuchstabe E gemäß der Kategorisierung der ICAO benutzt werden. Luftfahrzeuge des Codebuchstabens F gemäß Kategorisierung nach ICAO Anhang 14, Strahlflugzeuge, die nicht in die Luftfahrzeuggruppen bis einschließlich S 6.3 gemäß der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) eingeordnet werden können sowie Luftfahrzeuge des Musters MD11 dürfen die Landebahn Nordwest (07L/25R) nicht benutzen. Auf der Landebahn Nordwest (07L/25R) sind Starts von Luftfahrzeugen unzulässig.

**3.1.1** Luftfahrzeuge ohne Lärmzulassung nach Anhang 16 zum ICAO-Abkommen dürfen während der gesamten Betriebszeit des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main auf dem gesamten Start- und Landebahnensystem des Verkehrsflughafens Frankfurt Main weder starten noch landen.

**3.1.2** Luftfahrzeuge, welche lediglich die Lärmzertifizierungswerte nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 2 des ICAO-Abkommens erfüllen, dürfen während der Betriebszeit des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main auf dem gesamten Start- und Landebahnensystem des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main weder starten noch landen, soweit nicht - nachgewiesen durch eine Bescheinigung gemäß § 11c Abs. 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27.03.1999 (BGBl. I, S. 580), zuletzt geändert durch die zweite Verordnung zur Änderung luftrechtlicher Vorschriften über Anforderungen an den Betrieb der Luftfahrzeuge vom 17.11.2006 (BGBl. I, S. 2644) - das Luftfahrt-Bundesamt für das betreffende Luftfahrzeug eine Ausnahme nach Maßgabe des § 11 c Abs. 4 - 6 LuftVO zugelassen hat oder eine von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union zugelassene Ausnahme gemäß § 11c Abs. 8 LuftVO in der genannten Fassung anzuerkennen ist.

#### 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 Frankfurt Main 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.

#### 2.2.10 Contact addresses and information

For the TOBT dialogue and the TSAT transmission, all airlines/ground handlers are required to submit a current address (person responsible for the TOBT) to Fraport.

This is not necessary for general aviation flights without a handling agent because the messages from the Airport-CDM procedure will be transmitted to Fraport Executive Aviation Services.

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.cdm.frankfurt-airport.com](http://www.cdm.frankfurt-airport.com) and at: [www.acdm-germany.de](http://www.acdm-germany.de).

#### 2.2.11 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.

Local A-CDM@FRA Management:

Tel.: +49 69 690 28544

E-mail: [info@cdm.frankfurt-airport.com](mailto:info@cdm.frankfurt-airport.com)

### 3. Noise abatement

#### 3.1 Night flight restriction and operational restrictions for civil aviation outside nighttime hours

Landing runway northwest (07L/25R) may only be used by aircraft up to and including code letter E in compliance with ICAO categorisation. Aircraft with code letter F in compliance with categorisation according to ICAO Attachment 14, jet airplanes, which cannot be classified into the aircraft groups up to and including S 6.3 in compliance with the instructions for calculating noise protection zones as well as aircraft of the type MD11 may not use landing runway northwest (07L/25R). Take-offs of aircraft are not permitted from landing runway northwest (07L/25R).

**3.1.1** Aircraft without noise certification in accordance with ICAO Annex 16 are not permitted to take off from or land on the entire runway system of Frankfurt/Main Airport during the hours of operation of Frankfurt Main Airport.

**3.1.2** Aircraft that merely comply with the noise certification values in accordance with ICAO Annex 16, Volume 1, Part II, Chapter 2 are not permitted to take off from or land on the whole runway system of Frankfurt Main Airport during the entire hours of operation of Frankfurt Main Airport unless - documented by a certificate according to Section 11(c)(7) of the German Aviation Regulation (LuftVO) in the version published on 27 March 1999 (Federal Law Gazette (BGBl.) I, p. 580), last amended by the second ordinance amending aviation regulations on requirements for the operation of aircraft dated 17 November 2006 (BGBl. I, p. 2644) - the German Federal Aviation Office (LBA) has granted an exemption for the aircraft concerned according to Section 11(c)(4-6) of the LuftVO or a Member State of the European Union has granted an exemption in accordance with Section 11(c)(8) of the LuftVO.