

- 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.

#### 4.2.6 Enteisung

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

Auf Grund des Einflusses der Enteisung auf die Sequenzierung wird dringend empfohlen, eine Enteisung vor dem Zeitpunkt der TSAT-Veröffentlichung (TOBT minus 40 Minuten) anzufordern. Die Berücksichtigung eines Fluges in der Pre-Departure Sequenz erfolgt nur, wenn die Bestätigung eines Enteisungsdienstleisters vorliegt.

Die grundsätzlichen Luftfahrzeugenteisungsverfahren am Flughafen Stuttgart sind im Kapitel 8 ausführlich beschrieben.

#### 4.2.7 A-CDM Alarmmeldungen

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

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

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

Des Weiteren werden die Warnmeldungen in der WebCaeSAr A-CDM Anwendung dargestellt.

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

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

#### 4.2.8 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 Landezzeiten (Estimated Landing Times - ELDT) empfangen.

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

#### 4.2.9 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 Fluggastrücken 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 Verkehrsflughafen Stuttgart.

##### Aircraft Ready:

Der Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Push-Back/Taxi bereit ist, d.h. die Flugzeugtüren geschlossen sowie die Fluggastrücken 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 berücksichtiger Verzögerungen während des Flugverlaufes.

##### SOBT: Scheduled Off-Block Time

- 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.

#### 4.2.6 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 before the TSAT is issued (TOBT minus 40 minutes). Consideration of a flight takes only place, if the de-icing confirmation from the de-icing provider is available

The general de-icing procedures at Stuttgart Airport are described in detail in chapter 8.

#### 4.2.7 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 WebCaeSAr Stuttgart A-CDM 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.

#### 4.2.8 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.

#### 4.2.9 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 Stuttgart 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