

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)



AIRPORT CDM DÜSSELDORF AIRPORT

Flight Crew Briefing Deutsch

Version: 2.0
Autor: A-CDM@DUS Team
Datum: 31.10.2014

Anzahl Seiten: 8

INHALTSVERZEICHNIS:

1. Allgemeines.....	3
1.1. Definition	3
2. Target Off-Block Time (TOBT).....	4
2.1. Automatisch generierte TOBT	4
2.2. TOBT Verantwortlicher	4
2.3. TOBT Eingabe und Anpassung	4
2.4. TOBT Löschung	5
2.5. TOBT Meldewege / Kommunikationswege	5
3. Target Start-Up Approval Time (TSAT).....	6
3.1. TOBT und TSAT in Extremsituationen.....	6
4. Start-Up und Push Back	6
4.1. Datalink Clearance - DCL.....	7
4.2. Sequenztausch	7
4.3. Enteisierung	7
4.3.1. Remote-Enteisung.....	7
4.4. Koordination mit NMOC (Network Management Operations Centre).....	8
5. Luftfahrthandbuch (AIP)	8
6. Prozessverantwortliche / Ansprechpartner	8

1. Allgemeines

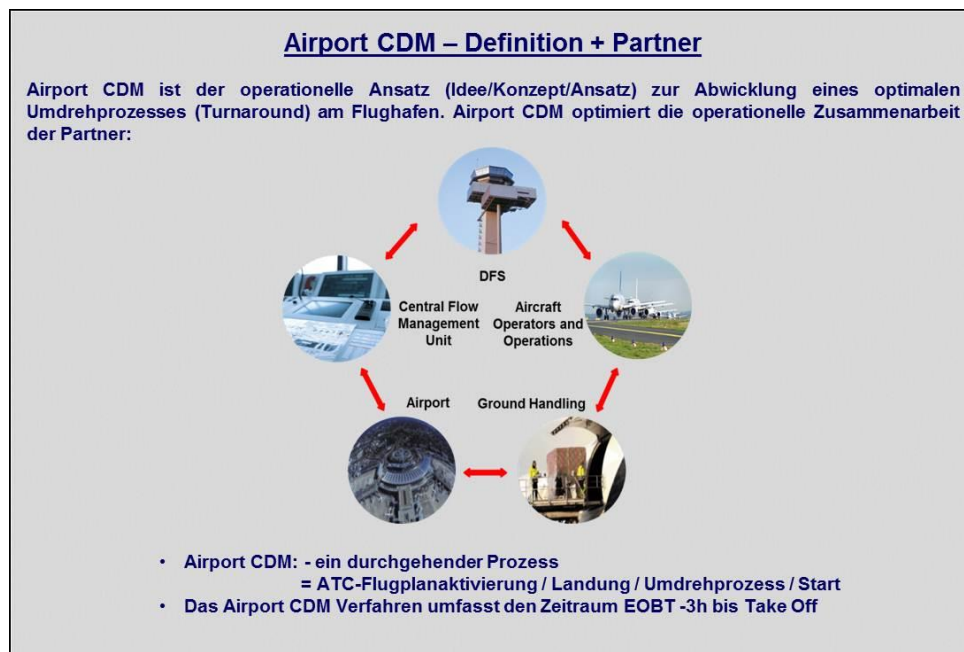
Das vorliegende Dokument beschreibt die Inhalte des Airport Collaborative Decision Making (CDM) Verfahrens am Düsseldorf Airport und soll als Informationsgrundlage für Flight Crews verstanden und genutzt werden.

Gemeinsam mit den Veröffentlichungen zu Airport CDM (Luftfahrthandbuch Deutschland – AIP AD2 EDDL und der Flughafenbenutzungsordnung – FBO) soll es die bestmögliche Abwicklung von Airport CDM am Düsseldorf Airport, im Interesse aller Partner, ermöglichen. Eine ausführliche Beschreibung des Verfahrens als „Brief Description / Verfahrensbeschreibung“ ist ebenfalls verfügbar.

Die vorliegende Version ist gültig ab: 18.10.2012. Alle vorherigen Versionen verlieren hiermit ihre Gültigkeit.

1.1. Definition

Airport CDM ist der operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses am Düsseldorf Airport. Es umfasst den Zeitraum Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 3h bis Take-Off und ist ein durchgehender Prozess von der Flugplanung (ATC Flugplan) über Landung und Umdrehprozess am Boden bis zum Start.



Airport CDM am Düsseldorf Airport basiert auf European Airport CDM, der gemeinschaftlichen Spezifikation („Community Specification“) zu Airport CDM sowie der Initiative „Deutsche Harmonisierung von Airport CDM“.

2. Target Off-Block Time (TOBT)

Die TOBT ist die Orientierungszeit für alle Abfertigungsprozesse, außer Push Back und Remote-Luftfahrzeugenteisung. Sie wird als beste verfügbare Zeit für die Koordination verwendet.

- TOBT = Vorhersage des „Aircraft Ready“

2.1. Automatisch generierte TOBT

Zu festgelegten Zeitpunkten wird automatisch eine TOBT für den verknüpften Outboundflug generiert.

Der früheste Zeitpunkt der Veröffentlichung der automatisch generierten TOBT ist 90 Minuten vor TOBT.

Falls die TOBT für einen Flug nicht automatisch erstellt wird, muss sie vom TOBT-Verantwortlichen eingegeben werden.

Für Luftfahrzeuge, die keinem direkten Umlauf unterliegen, erfolgt die automatische Generierung der TOBT zum Zeitpunkt EOBT- 90 Minuten.

2.2. TOBT Verantwortlicher

Es ist durch die Luftverkehrsgesellschaften sicherzustellen, dass:

- die TOBT Verantwortlichkeit festgelegt wird
- die Kommunikation mit dem jeweiligen Airline OCC (ATC FPL/EOBT-Verantwortlichen) sichergestellt ist
- interne Arbeitsverfahren abgestimmt sind.

Der TOBT Verantwortliche (i.d.R. der Abfertigungsagent), die Luftfahrtgesellschaft (für Flüge ohne Abfertigungsagenten) oder der Pilot in Command (für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten) ist für die Korrektheit und Einhaltung der TOBT verantwortlich.

Eine falsche TOBT führt zu Nachteilen bei der weiteren Sequenzierung bzw. CTOT-Vergabe bei regulierten Flügen. Es ist verpflichtend notwendige Anpassungen der TOBT frühestmöglich vorzunehmen.

2.3. TOBT Eingabe und Anpassung

Für die Eingabe bzw. Anpassung der TOBT ist folgendes zu beachten:

- die Anpassung einer TOBT ist frühestens nach automatischer Generierung möglich
- eine Anpassung der TOBT kann bis zur Ausgabe der TSAT beliebig oft vorgenommen werden
- nach Veröffentlichung der TSAT kann die TOBT maximal dreimal korrigiert werden
- der eingegebene TOBT Wert muss mindestens 5 Minuten später als der aktuelle Zeitpunkt liegen

Da die TOBT auch weitere Prozesse am Flughafen steuert, sind Anpassungen der TOBT (auch Verfrühungen von mehr als 5 Minuten) durch den TOBT-Verantwortlichen einzugeben.

2.4. TOBT Löschung

In den folgenden Fällen ist die TOBT zu löschen:

- die TOBT ist nicht bekannt (z.B. technische Probleme mit dem Luftfahrzeug)
- die zulässige Anzahl der TOBT-Eingaben (3x) nach TSAT-Generierung ist überschritten.

Die Löschung einer TOBT zieht die automatische Löschung der TSAT nach sich.

Ist eine neue TOBT bekannt und soll diese Prozessunterbrechung wieder aufgehoben werden, ist durch den TOBT Verantwortlichen eine neue TOBT einzugeben.

2.5. TOBT Meldewege / Kommunikationswege

Die Eingabe bzw. Anpassung der TOBT erfolgt über einen der nachstehenden Meldewege:

- web-basiertes Tool des Sequenzplaners (Web-DUPLO)
- internes System der Luftfahrtgesellschaft/des Abfertigungsagenten
- in Ausnahmefällen telefonisch an den Flugbetriebsdatenmanager des ACC (Airport Control Center) (Tel: +49 211 421 51011)

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt:

- durch den Abfertigungsagent
- bei anderen Flügen ohne Abfertigungsagenten durch Jet Aviation (Tel: +49 211 421 7062)
- in Ausnahmefällen ist eine Koordination über die Platzkontrolle der DFS möglich (Tel: +49 211 4154 130 oder 121,775 MHz)

Die Anzeige der TOBT erfolgt zum Zeitpunkt TOBT -30min zudem auch über das Andocksystem Safedock® an den Terminalpositionen.

3. Target Start-Up Approval Time (TSAT)

Die TSAT ist ein vom Airport CDM System berechneter Zeitpunkt zu dem ein Flug die Anlass- und Streckenfreigabe erwarten kann. Die „Pre Departure Sequence“ ergibt sich aus den Flügen mit berechneter TSAT. Die Veröffentlichung der TSAT erfolgt 40 Minuten vor gemeldeter TOBT. Die Rückmeldung der TSAT erfolgt grundsätzlich über die gleichen Meldewege wie die TOBT. Zudem gibt es am Flughafen Düsseldorf die Möglichkeit, die TSAT über einen SMS-Service abzufragen, indem man eine SMS mit jeweiligem ICAO Callsign oder Registration des Abfluges an die Mobilfunknummer +49 176 888 22 118 sendet.

Die TSAT wird durch die entsprechende Luftverkehrsgesellschaft oder den zuständigen TOBT Verantwortlichen an den Luftfahrzeugführer übermittelt. Bei Nutzung des Datalink Verfahrens (DCL) gelangt sie zusätzlich direkt ins Cockpit. Es wird die zum Zeitpunkt CLD gültige TSAT gesendet und nicht über DCL aktualisiert.

3.1. TOBT und TSAT in Extremsituationen

Weichen in Extremsituationen TOBT und TSAT erheblich voneinander ab, so kann durch den TOBT-Verantwortlichen die TOBT an die TSAT herangezogen werden, um ein zu frühes Boarding der Passagiere zu vermeiden. Die Luftfahrtgesellschaft/der Abfertigungsagent ist dafür verantwortlich, dass zum Zeitpunkt TOBT alle Abfertigungsprozesse inkl. Boarding beendet sind. Ein Einordnen des Fluges vor die herangezogene TOBT ist dann nicht mehr möglich.

4. Start-Up und Push Back

Die Freigaben für Start-Up und Push Back erfolgen ausschließlich unter Berücksichtigung von TOBT und TSAT. Es gelten folgende Regeln:

- Mit Erreichen des Zeitpunkts TOBT muss das Luftfahrzeug fertig für Start-Up sein.
- Das grundsätzliche Verfahrensfenster für die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe ist TSAT-/+5 Minuten.
 - Die Anfrage zur Erteilung der Anlass- u. Streckenfreigabe soll im Zeitraum TSAT-/+ 5 Minuten erfolgen
 - In Abhängigkeit der TSAT und der momentanen Verkehrssituation erteilt Clearance Delivery die Anlass- und Streckenfreigabe.
- Spätestens 5 Minuten nach Erhalt der Anlassfreigabe muss die Anfrage zum Push Back/Taxi erfolgen.
- Bei Verzögerungen ist Clearance Delivery zu informieren, andernfalls wird die TOBT gelöscht und es muss eine Neueingabe erfolgen.

4.1. Datalink Clearance - DCL

Für Datalink Departure Clearance (DCL) gelten weiterhin die veröffentlichten Verfahren sowie die in der AIP AD 2 EDDL veröffentlichten Zeitparameter. Die TSAT wird mit CLD (Departure Clearance Uplink Message - Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe durch Clearance Delivery) übermittelt.

„Start-Up approved TSAT <hh:mm>“

Ändert sich die TSAT nach Erteilung der Freigabe, erfolgt keine Aktualisierung über DCL. Auch in diesem Fall ist der Betreiber des Luftfahrzeuges oder der TOBT Verantwortliche für die Weitergabe der aktuellen TSAT ins Cockpit zuständig.

Die Push Back/Taxi-Anfrage muss dann im Zeitraum TSAT+/-5 Minuten erfolgen.

Beispiel:

DCL mit Anlasserlaubnis und Streckenfreigabe	DCL nur mit Streckenfreigabe
<pre> CLD AN DLH4CM/MA 005A - /DUSDFYA.DC1/CLD 1347 070326 EDDL PDC 001 DLH4CM CLRD TO ESGG OFF 23L VIA MEVEL9T SQUAWK 2543 ADT MDI NEXT FREQ 121.900 ATIS H STARTUP APPROVED TSAT 09:00 </pre>	<pre> CLD TSAT 09:00 AN DLH4CM/MA 008A - /DUSDFYA.DC1/CLD 1349 070326 EDDL PDC 001 DLH4CM CLRD TO ESGG OFF 23L VIA MEVEL9T SQUAWK 2543 ADT MDI NEXT FREQ 121.775 ATIS H STANDBY ON 121.775 FOR STARTUP TSAT 09:00 </pre>

4.2. Sequenztausch

Nach Berechnung der TSAT besteht innerhalb des Zuständigkeitsbereichs eines TOBT-Verantwortlichen die Möglichkeit, Flüge zu tauschen. Die Durchführung eines Sequenztausches wird durch den TOBT-Beauftragten direkt mit dem DFS Tower telefonisch koordiniert (Tel.: +49 211 4154 130).

4.3. Enteisung

4.3.1. Remote-Enteisung

Die Enteisungszeiten sind bei der Festlegung der TOBT nicht zu berücksichtigen, sie werden auf Grundlage der Enteisungsanmeldung und der voraussichtlichen Enteisungsdauer bei der TSAT Berechnung berücksichtigt. Die Anmeldung zur Enteisung muss deshalb so früh als möglich erfolgen.

Die Anforderung einer Enteisierung muss bis spätestens zum Zeitpunkt **SUG** gestellt werden. Die Anforderung nach diesem Zeitpunkt führt zur Aufhebung der Anlassfreigabe und einer Neuberechnung der **TSAT** unter Berücksichtigung der Enteisierung.

4.4. Koordination mit NMOC (Network Management Operations Centre)

Die grundsätzlichen NMOC-Verfahren (früher CFMU) bestehen weiterhin.

Zusätzlich werden während des Umdrehprozesses voraussichtliche Startzeiten automatisiert an NMOC übermittelt. Bei größeren Verspätungen, die in den Verantwortungsbereich der Luftverkehrsgesellschaften fallen, greifen die üblichen CTOT Vergabemechanismen, die durch die an NMOC übermittelten voraussichtlichen Abflugzeiten bestätigt bzw. verfeinert werden. Grundsätzlich berücksichtigt NMOC diese voraussichtlichen Abflugzeiten bei der CTOT-Berechnung bzw. versucht diese entsprechend anzupassen.

5. Luftfahrthandbuch (AIP)

Das Airport CDM Verfahren am Düsseldorf Airport ist im Luftfahrthandbuch Deutschland, Band II, AD2 EDDL unter AD 2 „Local Traffic Regulations“ veröffentlicht.

6. Prozessverantwortliche / Ansprechpartner

Flughafen Düsseldorf GmbH
Frau Linda Gerritsen
Tel. +49 211 421 20643
airport-cdm@dus.com

Deutsche Flugsicherung GmbH
Herr Roger Mehl
Tel. +49 211 4154 140
airport-cdm@dus.com