

- Wenn TOBT und TSAT voneinander abweichen, kann die TOBT immer bis zum Zeitwert der TSAT verspätet werden, **ohne dass sich durch diese Verschiebung die TSAT ändert**. Bei regulierten Flügen verbessert sich die CTOT dann höchstens noch auf TOBT + Taxi Out Time. Stichwort: Vermeidung eines zu frühen Boardings

AORT

- Actual Off-Block Request Time
- **Spätestens 5 min nach Anlassfreigabe** muss der Pushback- oder Taxi Request (bei Roll Out Positionen) erfolgen. Der Pushbackvorgang muss **innerhalb von 1 Minute** nach Freigabeerteilung und Taxi **innerhalb von 30 Sekunden** erfolgen. Ansonsten folgt die **Löschung aller Zielzeiten bzw. Rücknahme aller Freigaben** durch die Flugsicherung

De-Icing

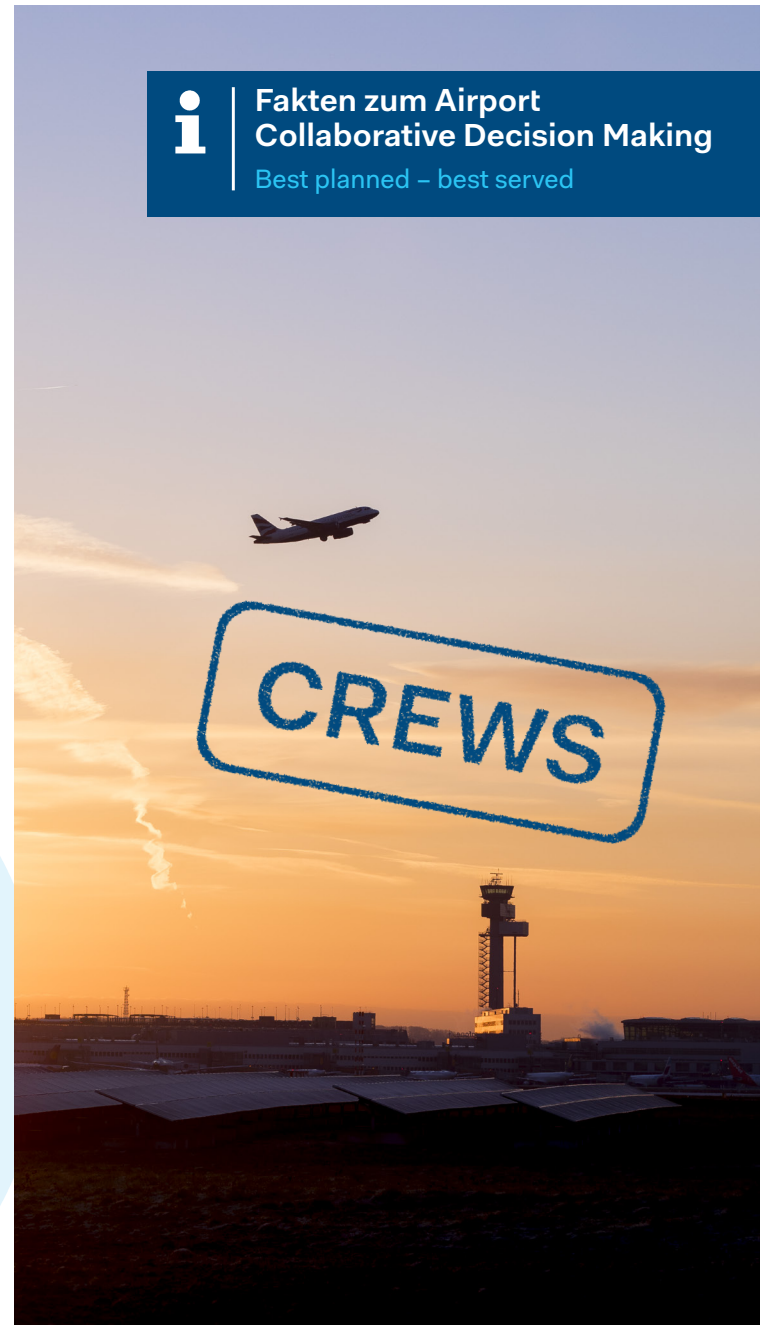
- Grundsätzlich gilt: **Anmeldung so früh wie möglich** (Early Ice Prio)
- Rechtzeitige Meldung, falls das LFZ eine aufwändigere Enteisung benötigt als der Rest (z.B. Langzeitparker). Die Enteisungsdauer wird dem System dann manuell mitgeteilt

Weitere Informationen – auch zu anderen deutschen A-CDM Airports – sowie FAQs, finden Sie auf der Homepage der Deutschen A-CDM Harmonisierungsinitiative www.acdm-germany.de



Fakten zum Airport Collaborative Decision Making

Best planned – best served



WESHALB SIND **TOBT** UND **TSAT** WICHTIG?

Die Einhaltung der A-CDM Zielzeiten impliziert, dass die verfügbaren und eingeplanten Ressourcen, wie RWY-Platz, Parkposition, Gate, Pusher oder Busdienst optimal ausgenutzt werden.

Negative Auswirkungen einer späten oder nicht erfolgten TOBT-Pflege:

- Zu spät freiwerdende RWY-Startplätze: Kapazitäten bleiben in Zeiten hoher Nachfrage ungenutzt, es entstehen viele TSAT-Änderungen sowie zusätzliche Verspätungen für das Gesamtsystem
- Pushback-Fahrzeuge und Passagierbusse sind übermäßig lange gebunden und fehlen an anderer Stelle
- Abstellpositionen werden unerwartet nicht rechtzeitig frei: Ankommende Flugzeuge müssen auf dem Vorfeld warten oder kurzfristig umgeplant werden. Daraus folgen Late Gate Changes und Verzögerungen für den jeweiligen Turnaround
- Der vollautomatisierte Datenaustausch mit EUROCONTROL basiert nicht mehr auf realistischen Zielstartzeiten
- Nichteinhaltung von CTOTs: Ein kurzfristig zurückgegebener Slot kann nicht mehr anderweitig genutzt werden. Die Folge können späte „Strafslots“ sein

Während das A-CDM Team in Kontakt mit TOBT-Verantwortlichen, Airlines und Piloten tritt, um eine bessere Verfahrenseinhaltung herbeizuführen, ist der Tower angehalten, die Verfahrensfenster rigoros einzuhalten. Das bedeutet, dass Start-up nur innerhalb des TSAT-Fensters +/- 5 Minuten erteilt wird. Im Hinblick auf das Verkehrswachstum wird verstärkt darauf geachtet, dass spätestens 5 Minuten nach Start-up Given die Freigabe für Pushback bzw. Taxi eingeholt wird. Zudem muss der Beginn des Pushbackvorgangs innerhalb von einer Minute sowie Taxi spätestens 30 Sekunden nach Freigabeerteilung erfolgen. Die Freigaben und A-CDM Zeiten von Flügen, die sich nicht an diese Verfahren halten, werden zurückgenommen bzw. gelöscht. Der Prozess muss dann mit einer neuen TOBT neu gestartet werden. Auf Basis dieser wird eine Neusequenzierung initiiert, welche zu einer weiteren Verzögerung des Fluges führen wird.

TOBT

- Vorhersage für „Aircraft Ready“
- Basis für die Berechnung der Startbahnsequenz (Resultat ist die TSAT) und die Kommunikation mit EUROCONTROL (NMOC, ehem. CFMU)
- Frühzeitige Abstimmung (spätestens TOBT -15 min) mit dem Ramp Agenten, ob **TOBT weiterhin realistisch** ist, sowie kontinuierliche Anpassung, falls notwendig
- Absehbare Verspätungen **bis zum Zeitpunkt TOBT -10 min** mitteilen, so dass die freiwerdende Kapazität noch durch einen anderen Outbound genutzt und man später selbst optimaler eingeplant werden kann
- Frühzeitige Löschung, z.B. bei Technical, bewirkt zwar eine TSAT-Löschung, gibt aber dadurch den RWY-Platz für andere frei. Zur Wiederaufnahme ins A-CDM Verfahren ist eine Neueingabe der TOBT notwendig
- TOBT-Verfrühungen bitte zunächst mit dem Pushback Dienstleister abstimmen
- In Sondersituationen (Gewitter, Schneeräumung etc.) **TOBT nicht anpassen, wenn man abflugbereit ist.** TSATs laufen ab und nach der Situation wird die Flugsicherung durch Neuberechnung die alte Reihenfolge wieder abarbeiten

TSAT

- Ergebnis der lokalen „Pre-Departure Sequence“ auf Basis von TOBT + Taxi Out Time
- Innerhalb des Verfahrensfenster TSAT +/- 5 Minuten muss die Anlassfreigabe erfolgen
- Einflussfaktoren sind: **Lokale Abflugkapazität** (Einbahn/ Zweibahn, Wetter, Inboundnachfrage etc.), **variable Rollzeiten, Abflugintervallvorgaben** (MDI), **ATFM-Netzwerkeinflüsse**: Luftraum- und/oder Regulierungen am Destination Airport (CTOTs) auch anderer Flüge, **TOBT-Update, RWY-Change, De-Icing, Priorisierungsregeln innerhalb des Sequenzplaners** (CTOT, TOBT nearest to SOBT, Early Ice Prio u.v.m)

CTOT

- Frühzeitige Rückgabe von CTOTs mithilfe eines TOBT-Updates, wenn es zu Verzögerungen kommt, so dass diese anderweitig in Europa vergeben werden können