

TSAT

Target Start-Up Approval Time = Zielzeit, zu der die Flight Crew die Anlassfreigabe erwarten kann

- Die TSAT ist ausschließlich als Zielzeit für Cockpit und Tower anzusehen und keineswegs als Anhaltspunkt für die Rampe. Die Abfertiger müssen sich einzig und allein an die TOBT halten und spätestens dann fertig sein, denn die TSAT kann sich schlagartig bis hin zur TOBT verbessern

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



Stand: April 2018



AIRPORT COLLABORATIVE DECISION MAKING

A-CDM ist bereits seit April 2013 wichtiger Bestandteil des Luftverkehrsmanagements am Flughafen Düsseldorf. Der Fokus liegt dabei auf einem optimierten Umdrehprozess der Luftfahrzeuge und der daraus folgenden Verbesserung der betrieblichen Effizienz bzw. der optimalen Ressourcenausnutzung an Flughäfen und in der Luft. Wichtigster Baustein ist der frühzeitige Informationsaustausch zwischen den beteiligten Partnern (Flughafenbetreiber, Luftverkehrsgesellschaften, Abfertigungsunternehmen, Flugsicherung und Network Manager – EUROCONTROL).

Durch den Austausch aktueller und qualitativ hochwertiger Informationen verfügen alle Partner über ein einheitliches und verbessertes Situationsbewusstsein und können dadurch die Entscheidungsfindung vereinfachen. So ist es von enormer Bedeutung, absehbare Verzögerungen bereits während des Turnarounds mithilfe eines TOBT-Updates rechtzeitig mitzuteilen.

Nachfolgende Begrifflichkeiten rund um das Thema A-CDM sind auch gerade wissenswert und unabdinglich für das Abfertigungspersonal auf der Rampe.

TOBT

Target Off-Block Time = Zielzeit für „Aircraft Ready“

- Basis für die Berechnung der Startbahnsequenz (Resultat ist die TSAT) und die Kommunikation mit EUROCONTROL
- Frühzeitige Abstimmung (spätestens TOBT -15 min) mit dem Cockpit, Gate und der Ladegruppe, ob TOBT weiterhin realistisch ist, sowie kontinuierliche Anpassung, falls notwendig
- Können unnötige Bindungen des Bus- und Pushback-Dienstleisters vermieden sowie die Parkpositionsvergabe und Disposition von Folgeaufträgen optimiert werden?
- Absehbare Verspätungen (Boarding noch nicht begonnen, Cleaning / Tanker / Crew noch nicht da, Verzögerungen

bei der Abfertigung etc.) bis zum Zeitpunkt TOBT -10 min an den TOBT-Beauftragten der Airline mitteilen, so dass die freiwerdende Kapazität noch durch einen anderen Outbound genutzt und das abzufertigende Flugzeug später 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 das Flugzeug abflugbereit ist. TSATs laufen ab und nach der Situation wird die Flugsicherung durch Neuberechnung die alte Reihenfolge wieder abarbeiten

ARDT

Actual Ready Time = alle Türen geschlossen, Brücke/Treppe abgezogen, Pushback Truck angedockt

- Diese Zeit sollte die TOBT widerspiegeln bzw. ganz nah an ihr dran liegen
- Die ARDT muss dem TOBT-Verantwortlichen der Airline mitgeteilt und von ihm in den Web-DUPLO eingegeben werden

Safegate®

Andocksystem an allen Terminalpositionen

- Anzeige wichtiger Informationen, wie u.a. Flugnummer, TOBT in UTC, TSAT in UTC und Countdown in Minuten bis zur TOBT
- Der Countdown ist immer zu beachten und einzuhalten
- Spätestens bei -15 Minuten dringend Kontakt zu den o.g. Personen aufnehmen und den Stand der Dinge klären. Reicht die Zeit noch aus oder wird man sogar eher fertig?
- Bei Erreichen der TOBT entfällt die Anzeige des Countdowns, das Flugzeug sollte nun „ready to push“ sein