

Deutsche
Harmonisierung



ACDM Brief Description

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)



A-CDM

@ BER



**BRIEF DESCRIPTION
VERFAHRENSBESCHREIBUNG
Flughafen Berlin Brandenburg**

Inhaltsverzeichnis:

1.	Allgemeines.....	4
1.1.	Zweck des Dokuments	4
1.2.	Allgemeines, Definition und Partner	4
1.3.	Ziele von Airport CDM	5
1.4.	Koordination mit dem NMOC.....	5
1.5.	Wesentliche Verfahrensinhalte.....	6
2.	Verfahren	7
2.1.	Verfahrensübersicht	7
2.2.	Zusammenführung der verschiedenen Fluginformationen.....	8
2.2.1.	<i>Airport Slot wird nicht eingehalten</i>	8
2.2.2.	<i>Airport Slot fehlt</i>	8
2.2.3.	<i>Ansprechpartner</i>	8
2.2.4.	<i>Early DPI - Datenaustausch mit dem NMOC</i>	9
2.2.5.	<i>Target-DPI - Datenaustausch mit dem NMOC</i>	10
2.2.6.	<i>Flight Update Message (FUM) - Datenaustausch mit dem NMOC</i>	11
2.2.7.	<i>Airport CDM Alerts</i>	12
2.3.	Target Off-Block Time (TOBT)	13
2.3.2.	<i>TOBT-Verantwortlicher</i>	14
2.3.3.	<i>TOBT-Eingaben und -Anpassungen</i>	14
2.3.4.	<i>Abweichungen von TOBT zu EOBT</i>	14
2.3.5.	<i>TOBT-Löschung</i>	15
2.3.6.	<i>Cancel-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC</i>	15
2.3.7.	<i>TOBT bei Wechsel des Luftfahrzeugs</i>	15
2.3.8.	<i>TOBT-Meldewege</i>	16
2.3.9.	<i>TOBT-Anzeige an Positionen mit elektronischem Display</i>	17
2.3.10.	<i>Mögliche Airport-CDM-Alerts</i>	17
2.4.	Target Start-Up Approval Time (TSAT).....	18
2.4.1.	<i>Veröffentlichung</i>	18
2.4.2.	<i>TSAT-Meldewege</i>	18
2.4.3.	<i>Target-DPI „Sequenced“ – Datenaustausch mit dem NMOC</i>	19
2.4.4.	<i>Prinzip der TSAT- und DPI-Generierung</i>	20
2.4.5.	<i>Sequenztausch</i>	20
2.4.6.	<i>Handhabung von TOBT und TSAT in Extremsituationen</i>	20
2.4.7.	<i>Mögliche Airport-CDM-Alerts</i>	20
2.5.	Luftfahrzeugenteisung	21
2.5.1.	<i>Positions-Enteisung</i>	21
2.5.2.	<i>Remote-Enteisung</i>	21
2.6.	Start-Up und Push-Back	22
2.6.1.	<i>Datalink Clearance (DCL)</i>	23
2.6.2.	<i>Remote Holding</i>	23
2.6.3.	<i>ATC-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC</i>	24
3.	Common Situational Awareness / Information Sharing	25
3.1.	CSA Tool.....	25
3.2.	Darstellungssystem des NMOC – NMOC CHMI	26
3.2.1.	<i>NMOC CHMI Flight List</i>	26

3.2.2.	<i>NMOC CHMI Flight Data</i>	27
3.2.3.	<i>NMOC CHMI Operational Log</i>	28
3.3.	Airport CDM Alerting / Warn- und Informationsmeldungen	29
3.4.	Kontaktadresse und Informationen.....	29
3.4.1.	Flüge der allgemeinen Luftfahrt.....	29
3.4.2.	Airport-CDM-Informationsmeldungen (Beispiele)	29
4.	Veröffentlichungen	35
4.1.	Luftfahrthandbuch (AIP)	35
4.2.	Flugplatzhandbuch.....	35
5.	Prozessverantwortliche / Ansprechpartner	35

1. Allgemeines

1.1. Zweck des Dokuments

Das vorliegende Dokument beschreibt die Inhalte des Verfahrens zu Airport Collaborative Decision-Making (A-CDM) am Flughafen Berlin Brandenburg und soll als Arbeitsgrundlage für die verschiedenen Partner, z.B. Ground-Handling-Agenten und Airline OCCs, verstanden und genutzt werden.

Gemeinsam mit den Veröffentlichungen zu Airport CDM im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP EDDB AD 2.20) und dem Flugplatzhandbuch (FPH) soll es die bestmögliche Abwicklung von Airport CDM am Flughafen Berlin Brandenburg ermöglichen.

1.2. Allgemeines, Definition und Partner

Airport CDM ist der operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses am Flughafen Berlin Brandenburg. Es umfasst den Zeitraum ab drei Stunden vor Estimated Off-Block Time (EOBT) 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 Flughafen Berlin Brandenburg basiert auf European Airport CDM, der gemeinschaftlichen Spezifikation („Community Specification“) zu Airport CDM, sowie der Initiative „Deutsche Harmonisierung von Airport CDM“ (A-CDM Germany).

1.3. Ziele von Airport CDM

Grundsätzliche Ziele von Airport CDM sind die bestmögliche Ausnutzung vorhandener Kapazitäten sowie betrieblicher Ressourcen am Flughafen Berlin Brandenburg durch Effizienzsteigerung in den einzelnen Schritten des Umdrehprozesses.

Durch den Austausch qualitativ hochwertiger voraussichtlicher Ankunfts- und Abflugzeiten zwischen dem CDM-Airport und dem Network Manager Operations Centre (NMOC) ergibt sich die Einbindung in das europäische ATM-Netzwerk.

Airport CDM optimiert die operationelle Zusammenarbeit der Partner:

- Flughafengesellschaft
- Fluggesellschaften
- Abfertigungsagenten (Handling-Agenten)
- Bodenabfertigungsgesellschaften (Ground-Handling-Agenten)
- Flugsicherung
- European Air Traffic Flow Management / NMOC

1.4. Koordination mit dem NMOC

Auf Grundlage eines voll automatisierten Datenaustauschs mit dem NMOC ergeben sich frühzeitig verlässliche Vorhersagen der Lande- bzw. Abflugzeiten sowie eine genaue Berechnung der Calculated Take-Off Time (CTOT) auf Basis lokaler Zielstartzeiten.

Die verwendeten Meldungen sind:

- Flight Update Message, FUM
- Early Departure Planning Information Message, E-DPI
- Target Departure Planning Information Message, T-DPI target
- Target Departure Planning Information Message, T-DPI sequenced
- ATC Departure Planning Information Message, A-DPI
- Cancel Departure Planning Information Message, C-DPI

Die grundsätzlichen Verfahren zwischen den Fluggesellschaften bzw. der DFS und dem NMOC bestehen weiterhin.

Zusätzlich werden während des Umdrehprozesses voraussichtliche Abflugzeiten automatisiert an das NMOC übermittelt. Bei Verspätungen, die in den Verantwortungsbereich der Luftverkehrsgesellschaften fallen, greifen die üblichen CTOT-Vergabemechanismen, die durch die DPI-Meldungen bestätigt bzw. verfeinert werden. Das NMOC nimmt diese voraussichtlichen Abflugzeiten (DPI) als Grundlage für die Berechnung und Vergabe der CTOT.

1.5. Wesentliche Verfahrensinhalte

Die wesentlichen Verfahrensinhalte von Airport CDM sind:

- **Transparenz des Prozesses**

Ein gemeinsames Situationsbewusstsein (Common Situational Awareness) ist für alle Partner gewährleistet. Die richtigen Informationen sollen den richtigen Stellen zur richtigen Zeit zur Verfügung stehen.

- **Airport CDM ist ein gemeinsamer operativer Prozess**

Der Prozess umfasst den Einlauf des ATC-Flugplans über Landung und Umdrehprozess bis hin zum Take-Off.

- **Verbindung von „Day of Operations“ und Schedule Planning**

Informationen aus ATC-Flugplan, Airport Slot und Flugdaten des Flughafens werden kombiniert und zu einem gemeinsamen Datensatz vereint.

- **Realisierbarkeit des Umdrehprozesses**

Jedes anfliegende Luftfahrzeug wird mit seinem danach geplanten Abflug verknüpft. Auf Basis dieser Verknüpfung kann die Zeitplanung des Abflugs frühzeitig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

- **Nutzung der Target Off-Block Time (TOBT) als Zielzeit für „Aircraft Ready“**

Die TOBT ist der wesentliche Beitrag der Airline zum Airport CDM Prozess. Sie zeigt an, wann die Abfertigung eines Luftfahrzeugs voraussichtlich beendet sein wird.

TOBT = Airline-Zusage

- **Nutzung von Variable Taxi Times**

Alle Zielzeiten werden unter Berücksichtigung der Parkposition, der aktuellen Betriebspiste sowie gegebenenfalls der Enteisungsdauer bei Remote-Enteisung berechnet.

EXOT = Estimated Taxi Out Time

- **Einführung der Target Start-Up Approval Time (TSAT)**

Neu eingeführt wird mit A-CDM die TSAT als Zielzeit, zu dem ein Flug seine Anlaffung erwarten kann. Sie basiert auf TOBT, EXOT, CTOT (falls reguliert) und der tatsächlichen operationellen Kapazität. Die Anlaffung und die Freigabe zum Pushback erfolgen ausschließlich unter Berücksichtigung von TOBT und TSAT.

TSAT = Airport-CDM-Zusage

- **Verbinden des Flughafens mit dem Netzwerk**

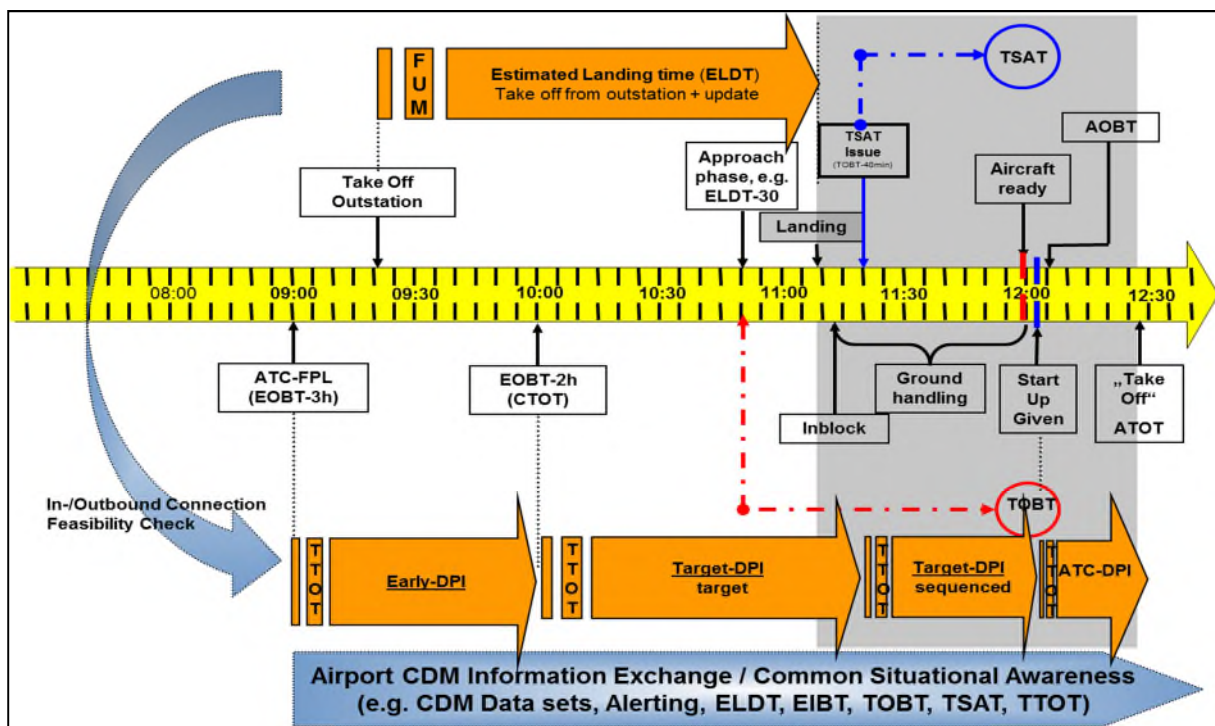
Ein automatisierter Datenaustausch mit dem europäischen ATFM (NMOC) über die lokale und Netzwerksituation ermöglicht qualitativ hochwertige Vorhersagen für An- und Abflüge.

2. Verfahren

2.1. Verfahrensübersicht

Die untenstehende schematische Darstellung zeigt den Umfang des am Flughafen Berlin Brandenburg eingeführten Airport-CDM-Verfahrens vom Zeitpunkt der Aktivierung des ATC-Flugplans (drei Stunden vor EOBT) bis zum Take-Off.

Die orange hinterlegten Pfeile stellen den Datentransfer mit dem NMOC dar, der braun hinterlegte Pfeil zeigt den Informationsaustausch mittels Schnittstellen, Dialogsystemen, E-Mail, etc. mit dem jeweiligen Aircraft Operator bzw. Handling Agent hinsichtlich möglicher erforderlicher Anpassungen.



Die Verfahrensschwerpunkte sind in den nächsten Abschnitten beschrieben und wie folgt gegliedert:

Zusammenführung der verschiedenen Fluginformationen	- Kapitel 2.2 Network Manager Operations Centre
Target Off-Block Time	- Kapitel 2.3
Target Start-Up Approval Time	- Kapitel 2.4
Luftfahrzeugenteisung	- Kapitel 2.5
Start-Up und Pushback	- Kapitel 2.6

2.2. Zusammenführung der verschiedenen Fluginformationen

Das Airport-CDM-Verfahren startet mit der Übermittlung des ATC-Flugplans in das Airport-CDM-Portal (Airport Operational Database).

Die ATC-Flugpläne, die beim Flughafen vorliegenden Flugdaten sowie die darin enthaltenen Airport Slots (SOBT) werden zusammengeführt, korreliert und abgeglichen. Im Blickpunkt stehen insbesondere:

- die Verknüpfung von In- und Outbound-Flug
- der Abgleich des Airport Slots (SOBT) für den Outbound-Flug.

In der Regel erfolgt dieser Abgleich zum Zeitpunkt EOBT-3h. Erfolgt die Aufgabe des ATC-Flugplans zu einem späteren Zeitpunkt, verschiebt sich der Beginn des Airport-CDM-Verfahrens auf diesen Zeitpunkt.

2.2.1. *Airport Slot wird nicht eingehalten*

Liegt kein Airport Slot vor oder weichen SOBT und Estimated Off-Block Time (EOBT) voneinander ab, erfolgt eine Information an die entsprechende Kontaktadresse der Luftverkehrsgesellschaft, mit der Aufforderung diese Zeit anzupassen.

2.2.2. *Airport Slot fehlt*

Liegt zum Zeitpunkt der zu erwartenden Flugdurchführung kein Airport Slot vor, kann der Flug nicht sequenziert und somit auch nicht bearbeitet und durchgeführt werden.

2.2.3. *Ansprechpartner*

Die verantwortliche operationelle Stelle für die Aktivitäten im Rahmen der Zusammenführung der verschiedenen Fluginformationen ist das Airport Control Center.

2.2.4. *Early DPI - Datenaustausch mit dem NMOC*

Für entsprechend der vorangegangenen Punkte validierte Flugpläne (Airport Slot vorhanden) wird eine Early-Departure-Planning-Information-Meldung (E-DPI) an das NMOC generiert und übermittelt.

Flüge, für die eine E-DPI vorliegt, werden im System des NMOC als Flug von einem CDM-Airport gekennzeichnet und bei der weiteren Verarbeitung entsprechend berücksichtigt (z.B. optimierte CTOT-Zuweisung gemäß den lokalen Zielzeiten).

Beispiel:

**-TITLE DPI
-DPISTATUS EARLY
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDB
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 170105
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SOBT 1825
-SID GERGA1A
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678**

Early-DPI an NMOC

2.2.5. Target-DPI - Datenaustausch mit dem NMOC

Für alle Flüge, für die eine E-DPI generiert wurde, wird grundsätzlich zwei Stunden vor EOBT eine T-DPI mit dem Status „Target“ generiert. Die T-DPI wird analog der E-DPI an das NMOC übermittelt.

Mit der T-DPI wird dem NMOC eine voraussichtliche Startzeit, die Target Take-Off Time (TTOT), übermittelt. Die T-DPI öffnet das so genannte „Slot Adjustment Window“, innerhalb dessen die CTOT bestmöglich an die jeweils gemeldete TTOT angepasst wird.

Im Falle einer Veränderung der TTOT um 5 Minuten oder mehr, einer Rollzeitenanpassung von 3 Minuten oder mehr, sowie bei Änderungen von SID, Luftfahrzeugtyp oder Registrierung wird eine neue T-DPI generiert und an das NMOC übermittelt.

Beispiel:

**-TITLE DPI
-DPISTATUS TARGET
-ARCID DLH3354
-ADEP Eddb
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 170105
-TOBT 1825
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SID GERGA1A
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678**

Target-DPI an NMOC

2.2.6. *Flight Update Message (FUM) - Datenaustausch mit dem NMOC*

Für Flüge zum Flughafen Berlin Brandenburg (Inbound) werden Flugverlaufsmeldungen (Flight Update Messages bzw. FUM) empfangen. Die folgenden betrieblichen Ereignisse veranlassen die Aussendung einer FUM:

- voraussichtliche Landezeit (ELDT) minus 3 Stunden
- Änderung der ELDT um 5 Minuten oder mehr
- Änderung des ETFMS-Status, z.B. Suspendierung des Fluges

Die FUM liefert frühzeitig eine ELDT, die den systemseitigen Abgleich zwischen Inbound- und Outbound-Flugplan, d.h. einen Abgleich von EIBT und EOBT, ermöglicht.

Liegt die so errechnete EIBT später als die EOBT des verknüpften Outbound-Flugplans, erfolgt eine Information an die entsprechende Kontaktadresse der Luftverkehrsgesellschaft. Als Reaktion wird zeitnah entweder eine Anpassung der entsprechenden Zeiten (Verspätungsmeldung DLA) oder eine Flugplananpassung für den Outbound Flugplan (Luftfahrzeugwechsel CHG oder Flugplanstreichung CNL und ein neuer Flugplan) erwartet.

Des Weiteren hat die ELDT aus der FUM einen entscheidenden Einfluss auf beispielsweise:

- die optimale Gate- und Positionsplanung sowie die weitere Ressourcenplanung
- die automatische TOBT-Generierung
- den sonstigen Ressourceneinsatz (z.B. Ground Handling)

2.2.7. Airport CDM Alerts

Mögliche Airport-CDM-Alerts (Warn- und Informationsmeldungen) im Rahmen der Zusammenführung der verschiedenen Fluginformationen sind:

CDM01	No Airport Slot Available or Slot Already Correlated
CDM02	SOBT vs. EOBT Discrepancy
CDM03	Aircraft Type Discrepancy
CDM04	Aircraft Registration Discrepancy
CDM05	First Destination Discrepancy
CDM06	<i>nicht verwendet</i>
CDM07	EIBT + MTTT Discrepancy with EOBT
CDM07a	EIBT + MTTT Discrepancy with TOBT
CDM08	EOBT Compliance Alert
CDM09	Boarding Not Started
CDM10	TOBT Rejected or Deleted
CDM11	Flight Not Compliant with TOBT/TSAT
CDM12	<i>nicht verwendet</i>
CDM13	No ATC Flight Plan Available
CDM14	Automatic TOBT Generation Not Possible
CDM15	TOBT Within Night Flying Restriction
CDM16	TSAT Within Night Flying Restriction
CDM17	TTOT Within Night Flying Restriction
CDM20	Inbound Diversion Alert
CDM34	Return to Stand Notification
CDM40	Aircraft Not Ready for De-Icing
CDM41	De-Icing Confirmation Needed
CDM42	De-Icing Not Confirmed
CDM43	De-Icing Cancelled and TOBT Deleted

Airport CDM Alerts

2.3. Target Off-Block Time (TOBT)

Die TOBT ist ein von Luftfahrtgesellschaft bzw. dem Abfertigungsagenten überwachter und zu bestätigender Zeitpunkt, zu dem die gesamte Flugzeugabfertigung abgeschlossen sein wird, die Flugzeugtüren geschlossen sowie die Fluggastbrücken vom Luftfahrzeug entfernt sind und in Folge die Anlassfreigabe entgegengenommen und die Pushback- oder Rollfreigabe erfolgen kann.

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

TOBT = Vorhersage des „Aircraft Ready“

2.3.1. Automatisch generierte TOBT

Grundsätzlich wird für jeden Outbound-Flug eine automatische TOBT generiert, sollte nicht bereits eine manuell eingegebene TOBT vorhanden sein.

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

Bei der TOBT-Generierung kommt u.a. die Minimum Turn-round Time (MTTT) zur Anwendung. Die MTTT ist eine im System hinterlegte Zeit und ist abhängig von Luftverkehrsgesellschaft, Luftfahrzeugtyp und Zielflughafen.

Wichtige Abhängigkeiten für die automatische TOBT-Erstgenerierung sind:

- TOBT = EOBT wenn: $EIBT + MTTT \leq EOBT$
- TOBT = EIBT + MTTT wenn: $EIBT + MTTT > EOBT$

Für Luftfahrzeuge, die keinem direkten Umlauf unterliegen und nicht auf ihrer endgültigen Position (Outgoing Position) parken, erfolgt die automatische Generierung der TOBT zum Zeitpunkt 90min vor EOBT.

Target Off-Block Time / TOBT

2.3.2. *TOBT-Verantwortlicher*

Durch die Luftverkehrsgesellschaften ist sicherzustellen, dass:

- die TOBT-Verantwortlichkeit festgelegt wird
- die Kommunikation mit dem jeweiligen OCC der Airline (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.

2.3.3. *TOBT-Eingaben und -Anpassungen*

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

- die Eingabe einer TOBT (vor automatischer Generierung) ist frühestens zum Zeitpunkt EOBT-100 min möglich
- eine eingegebene TOBT wird nicht durch eine automatische TOBT überschrieben
- eine Anpassung der TOBT kann bis zur Ausgabe der TSAT beliebig oft vorgenommen werden
- der eingegebene TOBT-Wert muss mindestens 5 Minuten vom vorherigen TOBT-Wert abweichen
- nach Ausgabe der TSAT kann die TOBT maximal dreimal korrigiert werden, bevor sie gelöscht werden muss
- 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.

2.3.4. *Abweichungen von TOBT zu EOBT*

Weicht die TOBT um mehr als 15 Minuten von der EOBT des ATC-Flugplans ab, ist durch die Luftverkehrsgesellschaft eine zusätzliche Verspätungsmeldung (DLA, CHG) zu veranlassen. Diese Zeit (EOBT) sollte analog der Zeit des letzten TOBT-Wertes sein.

Target Off-Block Time / TOBT

2.3.5. **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 eine neue TOBT einzugeben.

2.3.6. **Cancel-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC**

Sobald die TOBT für einen Flug gelöscht wird, erfolgt die Übermittlung einer C-DPI-Meldung an das NMOC. Der Flug wird aus der besonderen Bearbeitungsweise (für Flüge von CDM-Airports) entfernt. Die Vergabe einer CTOT erfolgt nun auf Grundlage der beim NMOC vorhandenen Flugplandaten, bis eine neue DPI (angestoßen durch TOBT-Neueingabe) für den Flug vorliegt.

-TITLE DPI
-DPISTATUS CNL
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDB
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 170105
-REASON TOTUNKOWN
-IFPLID AA12345678

2.3.7. **TOBT bei Wechsel des Luftfahrzeugs**

Bei Wechsel des Luftfahrzeugs ist eine entsprechende Änderungsmeldung (CHG – Type/Registration) abzusetzen, die TOBT bleibt erhalten und wird dem neuen Luftfahrzeug zugeordnet.

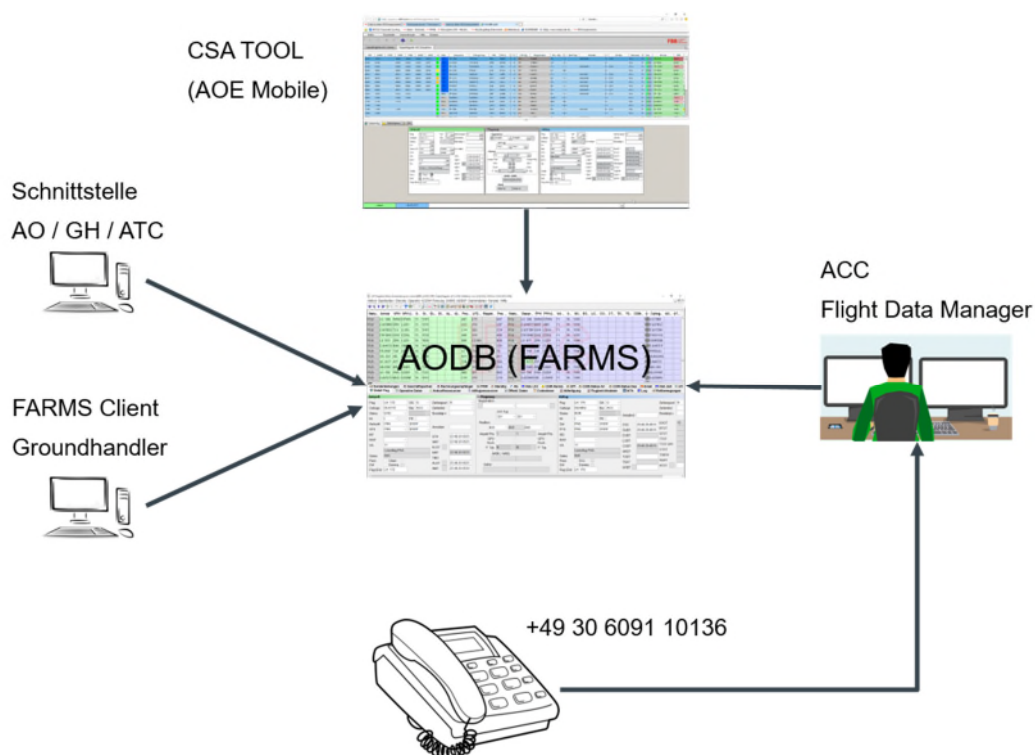
Target Off-Block Time / TOBT

2.3.8. *TOBT-Meldewege*

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

- Airport operational Extranet AOE
- AODB (FARMS)
- Schnittstellen zu Airline- und Abfertiger Systemen
- Telefonisch +49 30 6091 10136

Schematische Darstellung

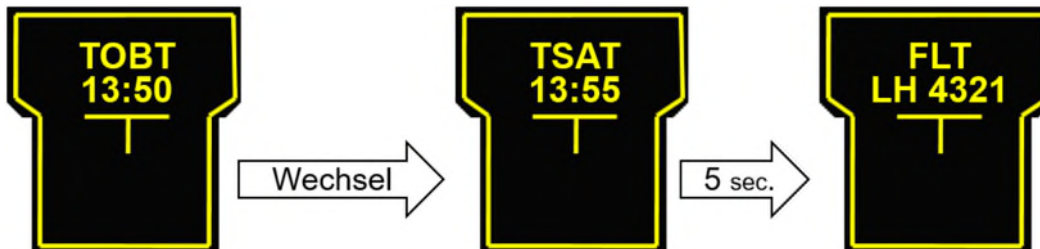


Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt

- GAT – Bertreiber (BAS) +49 30 6091 78000

2.3.9. *TOBT-Anzeige an Positionen mit elektronischem Display*

An den Positionen mit Andockführungssystem VDGS wird die TOBT in Ortszeit angezeigt.



2.3.10. *Mögliche Airport-CDM-Alerts*

Mögliche Airport-CDM-Alerts im Zusammenhang mit der TOBT sind:

CDM08	EOBT Compliance Alert
CDM09	Boarding Not Started
CDM10	TOBT Rejected or Deleted
CDM11	Flight Not Compliant with TOBT/TSAT
CDM40	Aircraft Not Ready for De-Icing

Details zu den Airport-CDM-Alerts sind in Kapitel 3.4 erläutert.

Target Off-Block Time / TOBT

2.4. 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.

2.4.1. Veröffentlichung

Die Veröffentlichung der TSAT erfolgt 40 Minuten vor der zu diesem Zeitpunkt gültigen TOBT.

Nach der TSAT-Veröffentlichung kann die TOBT noch maximal dreimal korrigiert werden. Bei einer Veränderung der TOBT bleibt die TSAT grundsätzlich erhalten, sofern die neue TOBT nicht später als die errechnete TSAT liegt.

In die Berechnung der TSAT fließen die folgenden Werte ein:

- TOBT
- CTOT bei regulierten Flügen
- Operationelle Kapazität
- Besondere Abflugintervalle (MDI)
- Variable Rollzeit
- Parkposition / -bereich
- Startbahn
- Luftfahrzeugenteisung (nur Remote-Enteisung)

2.4.2. TSAT-Meldewege

Die Rückmeldung der TSAT erfolgt über die Meldewege:

- CSA Tool
- Schnittstelle Airline- bzw Ground Handler Systeme
- Andockführungssystem
- A-CDM App
- Vorfeldkontrolle
- Tower

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt:

- CSA Tool
- GAT Betreiber +49 30 6091 78000

Die TSAT bzw. TSAT-Änderungen werden grundsätzlich vom TOBT-Verantwortlichen an die Flight Crew/Piloten übermittelt.

Target Start-Up Approval Time / TSAT

2.4.3. Target-DPI „Sequenced“ – Datenaustausch mit dem NMOC

Zum Zeitpunkt TSAT-Generierung wird dem NMOC für unregulierte Flüge (Flüge ohne CTOT) eine T-DPI Meldung mit dem Status „Sequenced“ übermittelt.

Flüge, für die eine T-DPI Meldung mit dem Status „Sequenced“ übermittelt wurde, unterliegen einem besonderen Status im System des NMOC.

Für regulierte Flüge bleibt der Status „Target“ (siehe 2.2.5) erhalten, jedoch kann im weiteren Verlauf eine T-DPI „Sequenced“ durch den Tower manuell generiert werden, ansonsten erfolgt die T-DPI s für regulierte Flüge zum Zeitpunkt Actual Start-Up (ASAT).

Für regulierte Flüge mit T-DPI „Sequenced“ ist die Aussendung einer zusätzlichen Ready Meldung (REA) nicht mehr erforderlich, ggf. kann eine zusätzliche T-DPI s manuell generiert werden.

Die CTOT wird bestmöglich an die lokale TTOT angepasst.

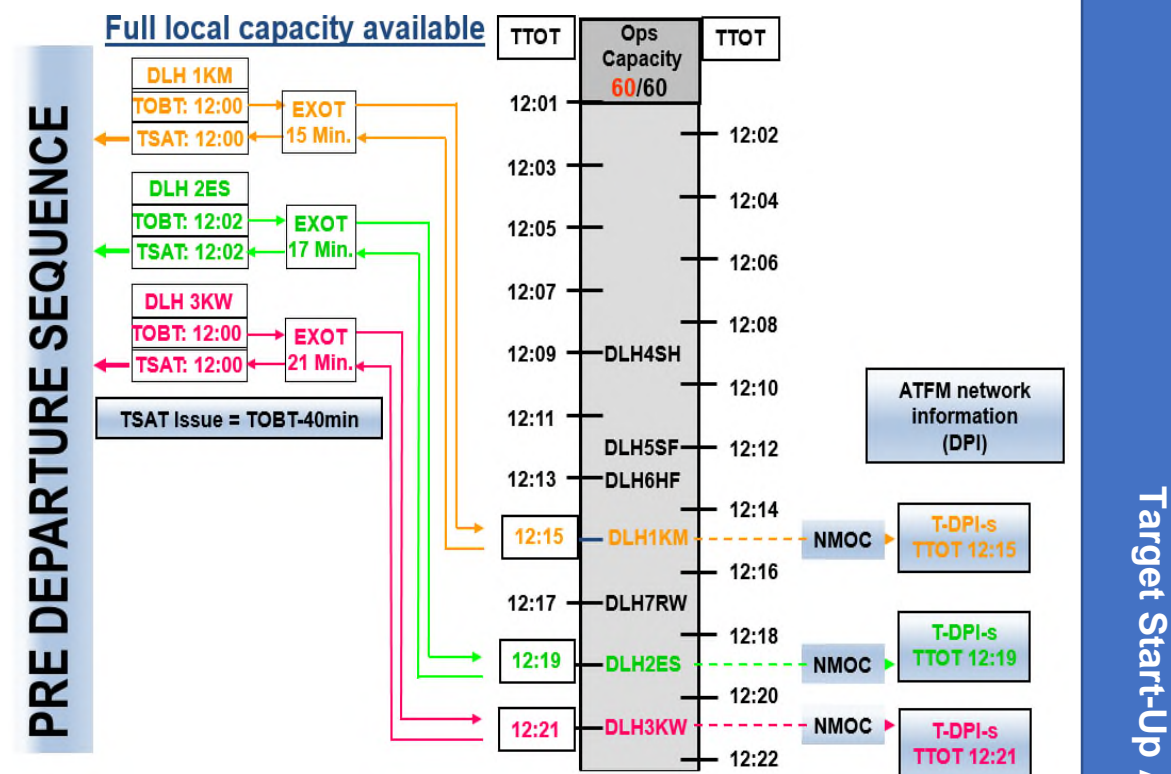
Im Falle einer Veränderung der TTOT um 5 Minuten oder mehr, einer Rollzeitenanpassung von 3 Minuten oder mehr, sowie bei Änderungen von SID, Luftfahrzeugtyp oder Registrierung wird eine neue T-DPI generiert und an das NMOC übermittelt.

Beispiel Target DPI mit Status „Sequenced“:

-TITLE DPI
-DPISTATUS SEQ
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDB
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 170105
-TOBT 1825
-TSAT 1825
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SID GERGA1A
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678

Target Start-Up Approval Time / TSAT

2.4.4. **Prinzip der TSAT- und DPI-Generierung**



2.4.5. **Sequenztausch**

Auf Anfrage beim TWR können in begründeten Einzelfällen Flüge getauscht werden, die sich in der gleichen Sequenz befinden und eine unterschiedliche STOT / TSAT haben. Durch den TWR wird die STOT der beiden Flüge getauscht. Regulierte Flüge können nicht getauscht werden.

2.4.6. **Handhabung von TOBT und TSAT in Extremsituationen**

Für Situationen, bei denen die CTOT zu einer großen TSAT / TOBT – Ablage führt, kann die Airline entscheiden, dass Boarding zu verschieben. In diesen Fällen muss die TOBT in jedem Fall in die Zukunft verschoben werden. Optimaler Weise liegt der neue TOBT-Wert 10 Min vor der aktuellen TSAT.

2.4.7. **Mögliche Airport-CDM-Alerts**

Mögliche Airport-CDM-Alerts im Zusammenhang mit der TSAT sind:

- CDM08 | EOBT Compliance Alert
- CDM10 | TOBT Rejected or Deleted
- CDM11 | Flight Not Compliant with TOBT/TSAT

Details zu den Airport-CDM-Alerts sind in Kapitel 3.4 erläutert.

2.5. Luftfahrzeugenteisung

Der Enteisungsrequest ist zum frühestmöglichen Zeitpunkt über den Groundhandler an den Enteisungskoordinator zu übermitteln.

Zur Durchführung der Flugzeugenteisung kommen zwei unterschiedliche Verfahren, dezentrale Flugzeugenteisung und zentrale Flugzeugenteisung, zur Anwendung. Die dezentrale Flugzeugenteisung erfolgt ausschließlich auf den Parkpositionen, die zentrale Flugzeugenteisung wird auf festgelegten Enteisungsflächen durchgeführt.

2.5.1. Positions-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 sollte deshalb so früh wie möglich erfolgen.

Bei Positions-Enteisung muss das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt TOBT für die Enteisung bereit sein. Zum Zeitpunkt TSAT muss das Luftfahrzeug enteist sein.

2.5.2. 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 sollte deshalb so früh wie möglich erfolgen.

Im Falle von Enteisung wird in der entsprechenden DPI-Meldung an das NMOC zusätzlich der Status „Deicing“ übermittelt.

Beispiel Target DPI „sequenced“ mit Enteisungsstatus:

**-TITLE DPI
-DPISTATUS SEQ
-ARCID DLH3354
-ADEP Eddb
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 170105
-TOBT 1825
-TSAT 1825
-TAXITIME 0029
-TTOT 1854
-SID GERGA1A
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-DEPSTATUS DEICING
-IFPLID AA12345678**

2.6. Start-Up und Push-Back

Die Freigaben für Start-Up (ASAT) und Pushback (AOBT) erfolgen ausschließlich unter Berücksichtigung von TOBT und TSAT. Die folgenden Regeln gelten:

- Mit Erreichen des Zeitpunkts TOBT muss das Luftfahrzeug fertig für Start-Up bzw. zur Vorfeldenteisung sein.
- Das grundsätzliche Verfahrensfenster für die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe ist $TSAT \pm 5$ Minuten.
 - Die Anfrage zur Erteilung der Anlass- u. Streckenfreigabe soll im Zeitraum $TSAT \pm 5$ 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 Pushback/Taxi erfolgen.

Bei Verzögerungen ist Clearance Delivery zu informieren, andernfalls wird die TOBT gelöscht und es muss eine Neueingabe erfolgen.

Start-Up und Pushback

2.6.1. **Datalink Clearance (DCL)**

Für Datalink Departure Clearance (DCL) gelten weiterhin die veröffentlichten Verfahren sowie die in der AIP AD 2 EDDB veröffentlichten Zeitparameter.

Die TSAT wird mit CLD (Departure Clearance Uplink Message - Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe durch Clearance Delivery) übermittelt.

„Start-Up approved according TSAT <hh:mm>“

Die Pushback-/Taxi-Anfrage muss dann im Zeitraum TSAT ± 5 Minuten erfolgen.

Beispiele

DCL mit Anlass- und Streckenfreigabe:

```
QU QXSXMXS
.MUCDFYA 110454
CLD
AN D-AHFX/MA 767A
- /MUCDFYA.DC1/CLD 0454 070311 EDDM PDC 001
HLF111 CLRD TO LPFR OFF 26L VIA AMPEG1S
SQUAWK 3553 ADT MDI NEXT FREQ 121.775 ATIS D
STARTUP APPROVED ACCORDING TSAT 05:00
```

DCL nur mit Streckenfreigabe:

```
QU QXSXMXS
.MUCDFYA 110818
CLD
AN D-ACPQ/MA 891A
- /MUCDFYA.DC1/CLD 0818 070311 EDDM PDC 001
DLH06M CLRD TO LFBO OFF 08R VIA AMPEG1E
SQUAWK 3545 ADT MDI NEXT FREQ 121.725 ATIS J
STANDBY ON 121.725 FOR STARTUP TSAT 08:30
```

2.6.2. **Remote Holding**

Remote Holding kann über die TOBT-Meldewege beantragt werden.

Die Voraussetzungen für ein Remote Holding Verfahren sind:

- TOBT und TSAT weichen mehr als 15min (operationeller Parameter) voneinander ab und
- Die genutzte Parkposition wird für ein ankommendes Luftfahrzeug benötigt und
- Abfertigungsprozess (außer Enteisierung) abgeschlossen ist (Aktuelle Zeit >= TOBT)

Start-Up und Pushback

2.6.3. ATC-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC

Zum Zeitpunkt Actual Offblock erfolgt das Absetzen einer A-DPI an das NMOC. Das Slot Adjustment Window wird geschlossen und die CTOT kann durch das NMOC außer in seltenen Ausnahmesituationen nicht mehr automatisch verändert werden.

Beispiel ATC DPI:

**-TITLE DPI
-DPISTATUS ATC
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDB
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 090105
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SID GERGA1A
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-ORGN EDDBYDYA**

Start-Up und Pushback

3. Common Situational Awareness / Information Sharing

Die Transparenz für alle am Prozess beteiligten Partner ist die fundamentale Grundlage für die Durchführung des Airport-CDM-Prozesses. Die Common Situational Awareness wird durch IT-Schnittstellen, Dialogsysteme, Alert Meldungen, NMOC-Datenaustausch, Telefon, etc. gewährleistet.

3.1. CSA Tool

[Ortsspezifische Lösung einfügen]

(Beispiel MUC: Mit dem SEPL-Dialog arbeiten:

- Supervisor TWR (DFS)
- Clearance Delivery (DFS)
- Zentrale Verkehrssteuerung (FMG)
- Luftfahrtgesellschaften / Abfertigungsagenten

Der SEPL-Dialog kann von Abfertigungsagenten und Luftverkehrsgesellschaften bei der FMG angefordert werden. Er wird nur auf einem von der FMG gemieteten entsprechenden Endgerät zur Verfügung gestellt. Die Schulung und Einführung erfolgt durch die FMG.)

3.2. Darstellungssystem des NMOC – NMOC CHMI

Über den verfügbaren NMOC-Zugang (CHMI) können in den verschiedenen Darstellungsoptionen auch die Informationen zum Airport-CDM-Datenaustausch mit dem NMOC entnommen werden.

Zugänge zum NMOC CHMI können über das Internet bei Eurocontrol beantragt werden: www.eurocontrol.int/network-operations

3.2.1. NMOC CHMI Flight List

In der Flight-List-Darstellung finden sich die Informationen zu:

- TTOT
- gesendeter DPI-Typ
- IFPS Inconsistencies
- EOBT Inconsistencies
- „Ready“ Status

TOY/TA	STA	ARCTD	ATYP	ADEP	ADES	D	RM	T	ARF	TOBT	LV	U	E/CTOT	X	F	S	CL	AT	TOBT	TSAT	TT	A/TTOT	Delay	E/C/ATA	R	Opp	W	HSG	REGUL+	O	TI	EFL	TO	CCAMS
12:21A		OH1115	A321	LTRA	EDDL			TCOB3	A	340	08:35	+12:35	09:12C	f	i	e	S					13	11:06			N	SRM	EDDLA07	Y	340	5362			
12:22A		A319	LOWW	EDDL	CELDE				A	360	10:40	+14:40	11:10C	N	I	S						13	11:06			N	SRM	EDDLA07	Y	360	1000			
12:24A	IO	SWR111A	A321	LOWW	EDDL			ERBVA	A	300	10:40	+15:10	11:25C	f	I	C						12	11:25A			N	SRM	EDDLA07	N	300				
12:25A		EWG99V	A319	LOWW	EDDL			DELZY	A	380	11:15	+15:15	11:23C	N	I	S						3	11:23			N	SRM	EDDLA07	Y	380	4505			
12:26A		EWG12X	A320	EGPF	EDDL			DAI2T	A	350	11:00	+15:06	11:16C	f	I	T						1	11:12			N	REA	EDDLA07	N	350	3446			
12:26A		SWR199F	A320	LOWW	EDDL			DAEFT	A	350	10:10	+14:06	10:46C	N	I	S						5	10:46			N	REA	LDEN07M	Y	350	7314			
12:27A	IO	BER6747	DHED	EDDD	EDDL			DABQC	A	200	11:30	+15:35	11:45C	f	I	C						10	11:45a			N	SRM	EDDLA07	N	200				
12:28A	IO	DLR50W	A319	EDDM	EDDL			DALIP	A	340	11:30	+15:30	11:43C	f	I	C						13	11:40a			N	SRM	EDDLA07	N	340				
12:29A		BER8588	A320	EDDL	LSZH			DABNY	t	350	12:15	+16:15	12:26C	F	I	C						13	12:26a			N	SRM	ROTH07	N	350				
12:29A		EWG5V	A320	EDLL	EDDL			DABRT	A	330	11:10	+15:20	11:35C	f	I	C						20	11:36a			N	SRM	EDDLA07	N	330	3470			
12:30A		BT17WZ	DHED	EDDL	EVRA			YLBAX	t	250	12:20	+16:20	12:28E	F	I	C						9	12:30a			N	SRM	EDDLA07	N	250				
12:31A		OH11857	A321	LTAI	EDDL			DASTV	A	360	08:30	+12:22	09:05C	N	I	S						8	09:57			N	REA	EDDLA07	N	360	5343			
12:32A		EWG31E	A320	EDDL	LOWW			DALIDU	t	370	11:50	+16:18	12:29C	F	I	C						11	12:29a			N	SRM	EDDLA07	Y	370				
12:32A	LFU	OH121E	A319	LIRP	EDDL			DAGMU	A	380	10:55	+15:10	11:19C	a	I	C						8	11:20a			N	SRM	EDDLA07	Y	380				
12:32A		BER37B	DHED	EDDD	EDDL			GFRFL	A	250	10:55	+14:55	11:16C	f	I	S						15	11:21			N	SRM	EDDLA07	N	250	2065			
12:33A		BER627	A320	EDDL	LIRF			DABRI	t	370	11:45	+16:04	12:24C	F	I	C						13	12:24a			N	SRM	KALP2C07	Y	370				
12:37A		BER6716	DHED	EDDL	EDDH			DABQD	t	210	12:25	+16:25	12:37E	F	I	C						12	12:37a			N				210				
12:39A		BER11A	DHED	EDDL	EDDH			DABQE	t	210	12:30	+16:30	12:39E	F	I	C						9	12:39a			N				210				
12:40A		AUI412	B733	EDDL	UKSB			URGBA	t	350	12:15	+16:15	12:28E	F	I	C						13	12:40a			N				350				
12:44A		KLM30Y	F70	EDDL	ERAM			FRZ21	t	180	12:35	+16:35	12:44E	F	I	C						9	12:44a			N	SLC			180				
12:44A	IO	EWG95G	A319	EDDL	DABSH			DABSH	A	330	11:15	+15:15	11:35C	f	I	S						10	11:38			N	SRM	EDDLA07	N	330	2273			
12:44C		XS6L	B738	EDDL	LTAI			TCNSR	I	390	12:30	+16:30	12:44C	N	I	C						14	12:44c			N	SRM	KFFM07	N	390				
12:44C		BER95H	A320	EDDL	EDDM			DABNX	I	350	12:15	+16:32	12:44C	N	I	C						12	12:44c			N	SRM	KFFM07	N	350				
12:45A		BER11MD	A320	EDDW	EDDL			DABFA	A	310	11:45	+12:10	12:05C	N	I	S						5	12:02			N	REA	EDDLA07	N	310				
12:47A		OH134U	A319	LEFL	EDDL			DABMR	A	320	11:25	+15:20	11:46C	N	I	S						5	11:42			N	REA	EDDLA07	N	320				
12:49E	IO	BER6626	DHED	EDDL	LSGG			DABOC	I	250	12:40	+16:40	12:49E	N	I	C						9	12:49t			N	REA	EDDLA07	N	250				
12:50A	IO	DLR37A	A320	EDDL	EDDF			DAI2O	t	210	12:30	+16:30	12:41E	F	I	C						11	12:50a			N				210				
12:53A		SWR16D	B738	LDIR	EDDL			DABXQ	A	360	09:25	+12:25	09:44C	f	I	S						10	09:47			N	SRM	LDEN07M	Y	360				
12:53C		EWG93N	A320	EDDL	LIMC			DAIPW	I	330	12:35	+16:41	12:53C	N	I	C						12	12:53t			N	SRM	KFFM07	N	330	2035			
12:54A		AFR15MR	E170	EDDL	LFPG			FRSXX	t	240	12:40	+16:40	12:54E	F	I	C						14	12:54a			N	SRM	KFFM07	N	240				

3.2.2. NMOC CHMI Flight Data

Bei der Auswahl eines einzelnen Fluges „Flight Data“ (direkt oder aus der Flight List Darstellung) sind ebenfalls Details zum Airport-CDM-Datenaustausch dargestellt.

The screenshot displays the 'AC AFR15MR Flight Data at 07-12:26 / ATFCM' window. It includes a search bar with IOBD set to 'Thu 07 Sep 2017' and IOBT to '12:40'. The flight details section shows AO 'AFR', Aircraft Type 'E170', and Registration Mark. The airport (CDM) section indicates a status of '(Pre)Sequenced' and a sequenced target TOT of 12:54. The route is listed as N0435F240 MODRU1H MODRU 2717 GOBNO UZ717 MAS UM617 SISGA UZ319 MOPIL MOPIL8W. A regulation warning states 'Reroute TRY and Apply NOT allowed'. The status is 'TACT ACTIVATED'.

Time				Status			
Last EOBT	07-12:40	Prop CTOT		Resp By		Flight Type	TACT ACTIVATED
ETOT	12:54	EET	43	ETA	13:37	Exempt Flight	N
CTOT		Taxi	14	CTA		RFI	Y
ATOT	12:54	Actual Taxi	14	ATA	13:37	Ready To Depart	N
Last Validity	+16:40	CTOT Limit				Late Filer	N
						Late Updater	N
						TIS	5
						TRS	10

Airport (CDM)			
Status	(Pre)Sequenced	Sequenced Target TOT	12:54
SID	MODRU1T	Aircraft Type	E170
No Slot Before	12:54	Registration Mark	FHBXN (!)
C-DPI Reason	None	TOBT	12:40
		TSAT	12:40

Regulation		
Reroute TRY and Apply NOT allowed		
FLS Resp By		Regulation
Rerouting Ref	RRP Resp By	FCM
REGUL+	Slot Tol Viol	Ref Location
Regcause	Last MSG Received	
Delay	Last MSG From	
TTO Fix	ATT	

Flight Data query finished with success

3.2.3. NMOC CHMI Operational Log

Unter der Auswahl „Operational Log“ zu einem ausgewählten Flug können alle ausgetauschten (gesendete und empfangene) Meldungen nachvollzogen werden.

The screenshot shows a software window titled "AC AFR15MR Operational Log at 07-12:29 / ATFCM". At the top, there are search filters: IOBD (Thu 07 Sep 2017), IOBT (12:40), From (Wed 06 Sep 2017), and Until (Fri 08 Sep 2017). Below these are dropdowns for ARCID (AFR15MR) and ADEP (EDDL). The interface indicates "11 log lines".

T	Stamp	Oplog Type
A	06-16:40:04	IM FPL
A	07-08:06:51	HI REROUTE
A	07-09:52:18	IM DPI
A	07-09:52:18	HI SID_INFO_CHANGE
A	07-10:15:17	IM DPI
A	07-10:15:17	HI DISCREPANCY
A	07-10:40:04	IM DPI
A	07-11:52:55	IM DPI
A	07-12:00:23	IM DPI
A	07-12:23:43	IM DPI
A	07-12:26:12	IM DPI

Below the table, there are fields for TACT_ID (519411), Correspondent (EDDLYDYX @AFTN), IFPS_ID (AA67712151), and OPLOG_ID. A "Wrap Text" checkbox is checked. The main content area displays a message received from EDDLIDYX @AFTN, with a description: "-TITLE DPI". The message body contains the following text:

```

Received from: EDDLIDYX @AFTN. Est. Xmit at: 17/09/07 12:23:00. Message
description:-TITLE DPI
-DPISTATUS SEQ
-ARCID AFR15MR
-ADEP EDDL
-ADES LFPG
-EOBT 1240
-EOBD 170907
-TOBT 1240
-TSAT 1246
-TAXITIME 0014
-TTOT 1300
-SID MODRU1T
-ARCTYP E170
-REG FHBXN
    
```

A status bar at the bottom indicates "Flight Operational Log query finished with success".

3.3. Airport CDM Alerting / Warn- und Informationsmeldungen

Im Rahmen der europäischen Harmonisierung/Standardisierung erfolgte europaweit eine einheitliche Codierung für Airport CDM Alerts. Eine weiterführende Harmonisierung wurde im Rahmen der „Initiative Deutsche Harmonisierung von Airport CDM“ durchgeführt, um an allen A-CDM-Flughäfen in Deutschland ein einheitliches Vorgehen bei den Airport CDM Alerts zu gewährleisten.

3.4. Kontaktadresse und Informationen

Um Meldungen aus dem Airport CDM-Verfahren zu erhalten, ist es für alle Airlines/ Abfertigungsagenten erforderlich, eine aktuelle Kontaktadresse (E-Mail) und ggf. eine Telefonnummer bei der Flughafengesellschaft zu hinterlegen. Bei Bedarf können auch verschiedene Adressen für eine Airline genutzt werden (z.B. je nach Alert).

Um eine optimale Prozessabwicklung und Sequenzierung zu gewährleisten, ist die Hinterlegung dieser Adresse (auch mehrere) dringend empfohlen und notwendige Änderungen sind mitzuteilen.

3.4.1. Flüge der allgemeinen Luftfahrt

Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten ist dies nicht erforderlich, da die Meldungen des Airport-CDM-Verfahrens an den Schalter der allgemeinen Luftfahrt (GAT) übermittelt werden.

3.4.2. Airport-CDM-Informationsmeldungen (Beispiele)

CDM01 "No Airport Slot Available, or Slot Already Correlated"

DLH1AB/LH123

CDM01

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

AIRPORT SLOT SOBT 1200 UTC NOT AVAILABLE OR SLOT ALREADY CORRELATED.

IMMEDIATE UPDATE OF ATC FLIGHT PLAN EOBT 1100 OR REQUEST NEW AIRPORT SLOT.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL BE SUSPENDED UNTIL RECEPTION OF YOUR RECTIFICATION.

CDM02 "SOBT vs. EOBT Discrepancy"

DLH1AB/LH123

CDM02

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

ATC FLIGHT PLAN EOBT 1200 IS NOT CONSISTENT WITH AIRPORT SLOT SOBT 1100 UTC.

PLEASE VERIFY.

CDM03 "Aircraft Type Discrepancy"

DLH1AB/LH123

CDM03

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

AIRCRAFT TYPE INCONSISTENCY BETWEEN ATC FLIGHT PLAN A320 AND AIRPORT DATABASE A32N.

IMMEDIATE UPDATE OF ATC FLIGHT PLAN OR AIRPORT DATABASE NEEDED.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START UP / PUSHBACK CLEARANCE WILL NOT BE GRANTED UNTIL DISCREPANCY IS RESOLVED.

CDM04 "Aircraft Registration Discrepancy"

DLH1AB/LH123

CDM04

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

AIRCRAFT REGISTRATION INCONSISTENCY BETWEEN ATC FLIGHT PLAN DABCD AND AIRPORT DATABASE DZYXW.

IMMEDIATE UPDATE OF ATC FLIGHT PLAN OR AIRPORT DATABASE NEEDED.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START UP / PUSHBACK CLEARANCE WILL NOT BE GRANTED UNTIL DISCREPANCY IS RESOLVED.

CDM05 "First Destination Discrepancy"

DLH1AB/LH123

CDM05

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

DESTINATION INCONSISTENCY BETWEEN ATC FLIGHT PLAN <ADES> AND AIRPORT DATABASE <DEST>.

IMMEDIATE UPDATE OF ATC FLIGHT PLAN OR AIRPORT DATABASE NEEDED.

NOTE: PLEASE CLARIFY WITH AIRPORT TRAFFIC OPERATION CENTER TEL: 123456789.

CDM06 "Non-Airborne Alert"

Dieser Alert wird an keinem deutschen ACDM-Flughafen genutzt.

CDM07 "EIBT + MTTT Discrepancy with EOBT"

DLH1AB/LH123

CDM07

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

EIBT 1300 OF INBOUND DLH1AX/LH122 + MTTT 0030 IS NOT CONSISTENT WITH OUTBOUND ATC FLIGHT PLAN EOBT 1300.

CHECK OUTBOUND FLIGHT AND ATC FLIGHT PLAN AND UPDATE IF REQUIRED.

NOTE: THIS IS AN ADVISORY ALERT ONLY AND THIS FLIGHT REQUIRES MONITORING AS THE OUTBOUND FLIGHT MAYBE DELAYED.

CDM07a "EIBT + MTTT Discrepancy with TOBT"

DLH1AB/LH123

CDM07a

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

EIBT 1300 OF INBOUND DLH1AX/LH122 + MTTT 0030 IS NOT CONSISTENT WITH OUTBOUND TOBT 1300.

CHECK OUTBOUND FLIGHT AND TOBT AND UPDATE IF REQUIRED.

NOTE: THIS IS AN ADVISORY ALERT ONLY AND THIS FLIGHT REQUIRES MONITORING AS THE OUTBOUND FLIGHT MAYBE DELAYED.

CDM08 "EOBT Compliance Alert"

DLH1AB/LH123

CDM08

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

RECEIVED TOBT 1300 IS OUT OF ATC FLIGHT PLAN EOBT 1230 TOLERANCE WINDOW. IMMEDIATE UPDATE OF ATC FLIGHT PLAN EOBT NEEDED.

NOTE: EOBT AND TOBT SHALL NOT DIFFER BY MORE THAN 15 MINUTES. THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START UP / PUSHBACK CLEARANCE MAY NOT BE GRANTED UNTIL DISCREPANCY IS RESOLVED.

CDM09 "Boarding Not Started"

DLH1AB/LH123

CDM09

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

AT TOBT 1300 - 10 MINUTES BOARDING WAS NOT INITIATED.
UPDATE TOBT IF NEEDED.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START UP / PUSHBACK CLEARANCE MAY NOT BE GRANTED.

CDM10 "TOBT Rejected or Deleted"

DLH1AB/LH123

CDM10

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

TOBT 1300 WAS REJECTED OR DELETED.
NEW TOBT REQUIRED.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS IS SUSPENDED UNTIL RECEPTION OF YOUR RECTIFICATION.

CDM11 "Flight not compliant with TOBT / TSAT"

DLH1AB/LH123

CDM11

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

FLIGHT NOT COMPLIANT WITH TOBT 1300 / TSAT 1300.

THIS FLIGHT WILL BE RE-SEQUENCED ON RECEIPT OF NEW TOBT.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS MAY BE SUSPENDED UNTIL RECEPTION OF YOUR NEW TOBT.

CDM12 "TSAT Not Respected by ATC"

Dieser Alert wird an keinem deutschen ACDM-Flughafen genutzt.

CDM13 "No ATC Flight Plan Available"

NO ARCID/LH123

CDM13

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

THE ATC FLIGHT PLAN IS NOT AVAILABLE.

SUBMISSION OF NEW ATC FLIGHT PLAN NEEDED.

NOTE: ATC FPL DLH1AB HAS BEEN CANCELLED AND THE AIRPORT CDM PROCESS IS SUSPENDED.

CDM15 "TOBT within Night Flying Restriction"

DLH1AB/LH123

CDM15

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

TOBT 2215 UTC AT OR BEYOND 2200 LOCAL.

BE AWARE OF NIGHT FLYING RESTRICTION.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START-UP AND / OR TAKE-OFF WILL NOT BE GRANTED WITHOUT NIGHT FLYING PERMISSION.

CDM16 "TSAT within Night Flying Restriction"

DLH1AB/LH123

CDM16

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

TSAT 2215 UTC BEYOND 2200 LOCAL.

BE AWARE OF NIGHT FLYING RESTRICTION.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START-UP AND / OR TAKE-OFF WILL NOT BE GRANTED WITHOUT NIGHT FLYING PERMISSION.

CDM17 "TTOT within Night Flying Restriction"

DLH1AB/LH123

CDM17

1702171200UTC

BER/EDDB (IATA/ICAO Location Indicator)

TTOT 2230 UTC BEYOND 2200 LOCAL.

BE AWARE OF NIGHT FLYING RESTRICTION.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START-UP AND / OR TAKE-OFF WILL NOT BE GRANTED WITHOUT NIGHT FLYING PERMISSION.

4. Veröffentlichungen**4.1. Luftfahrthandbuch (AIP)**

Das Airport-CDM-Verfahren am Flughafen BERLIN BRANDENBURG ist im Luftfahrthandbuch Deutschland, Band II, AD2-EDDB unter AD 2.20 „Local aerodrome Regulations“,

4.2. Flugplatzhandbuch

Das Airport-CDM-Verfahren am Flughafen BERLIN BRANDENBURG ist im Flugplatzhandbuch unter Kapitel E7 Punkt 3 hinterlegt.

5. Prozessverantwortliche / Ansprechpartner**Für Verfahrensfragen:**

Florian Witusch florian.witusch@berlin-airport.de

Für IT-technische Fragen:

Stefan Hildebrandt stefan.hildebrandt@berlin.airport.de