3. Airport CDM@FRA Forum

Enteisungsverfahren

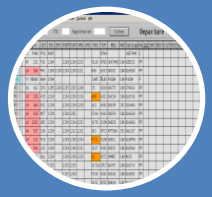
Airport CDM @ FRA

DFS Deutsche Flugsicherung

NICE

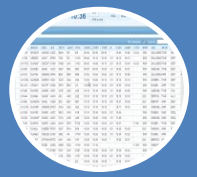
Aircraft Services & Support GmbH

Fraport

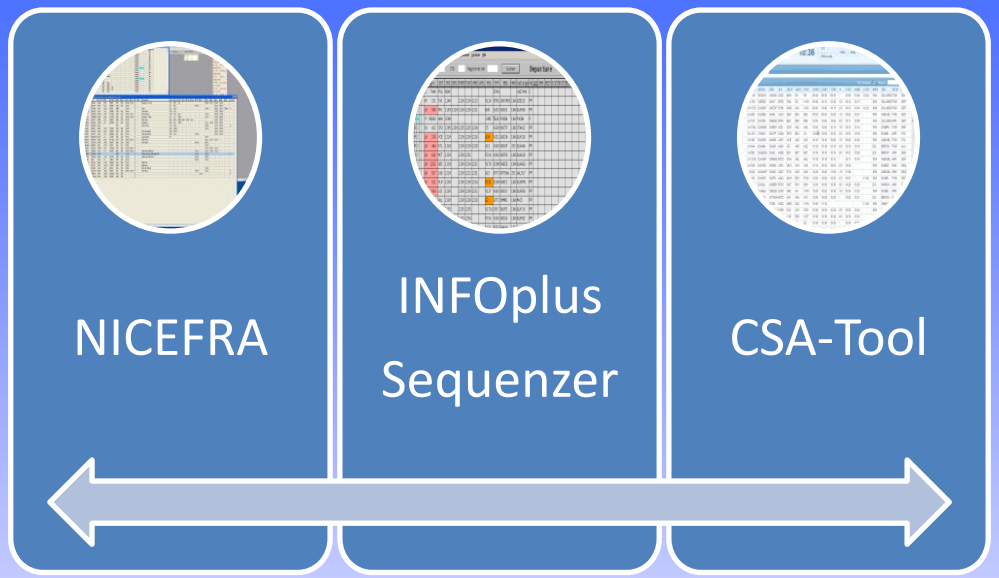


INFOplus
Sequenzer

NICEFRA



CSA-Tool



1. ***Reduzierung des Datenaustausches***
2. ***Erhöhung der Datenqualität***
3. ***Plausibilität der Daten (TSAT) gewährleisten***

Prozessstabilität

N*ICE

Enteisungs Kapazität

A-CDM

operationelle Abflugkapazität

CFMU

Luftraum Kapazität

Wintersaison 2012 / 2013

Prozesstreue

Airport CDM@FRA

„Einflussfaktoren“

CTOT

EDIT

erwartete Enteisungsdauer

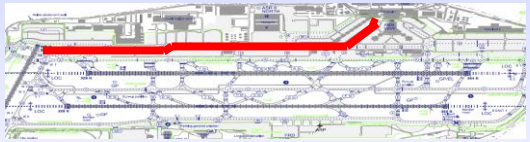
ICE = P, R

qualifizierte Vorplanung

operationelle Abflugkapazität

ECZT

Disposition N*ICE



Rollzeit

TOBT

TSAT / TTOT

ECZT

erwarteter Enteisungsbeginn

Überblick:

- gemeinsame Verfahrensentwicklung A-CDM und N*ICE
- Systemanpassungen NICEFRA, INFOplus, Sequenzer u.a.
- Verfahrensbeschreibung im Luftfahrzeugenteisungsplan 2011/2012

Fraport

Luftfahrzeugenteisungsplan Frankfurt/Main
Wintersaison 2011/2012

Die Inhalte des Dokuments werden fortlaufend durch eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitgliedern der relevanten Bereiche der Fraport AG, der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS), N*ICE Aircraft Services & Support GmbH, des AOC Frankfurt und anderen Vertragspartnern sowie Subunternehmern, überprüft, angepasst und weiterentwickelt.

Der Luftfahrzeugenteisungsplan Frankfurt wird zur Referenz ebenfalls in englischer Version veröffentlicht.

Das verbindliche Dokument wird vor jeder Wintersaison durch die Fraport AG in deutscher Sprache veröffentlicht.

Allgemeines:

- Die Enteisungsdauer (EDIT) ist kein Bestandteil der TOBT
- automatisierter Datenaustausch mit CFMU (Departure Planning Information)
- CTOT-Zuweisung anhand der lokalen Gegebenheiten
- keine Koordination durch Luftfahrzeugbetreiber (Stabilität der Sequenz)
- im Enteisungsfall keine Anpassung der EOBT mehr notwendig

Wann?:

- Enteisungs-Request durch Pilot oder AO /GH gestellt (ICE = E)

Wichtige Abhängigkeiten:

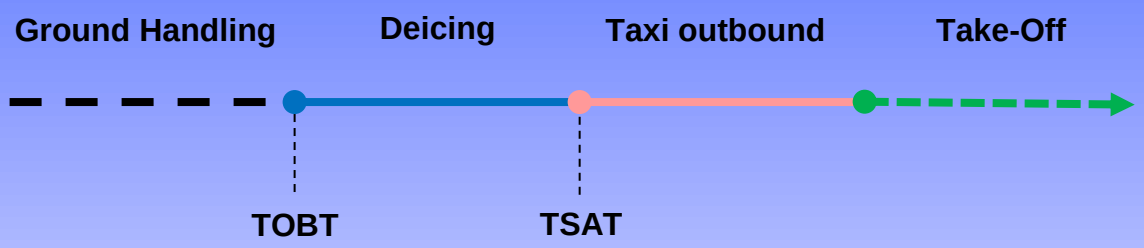
- verfügbare Pisten (Betriebsrichtung)
- Enteisungsanfragen
- verfügbare Pads bzw. Enteisungsflächen

N*ICE Disponent

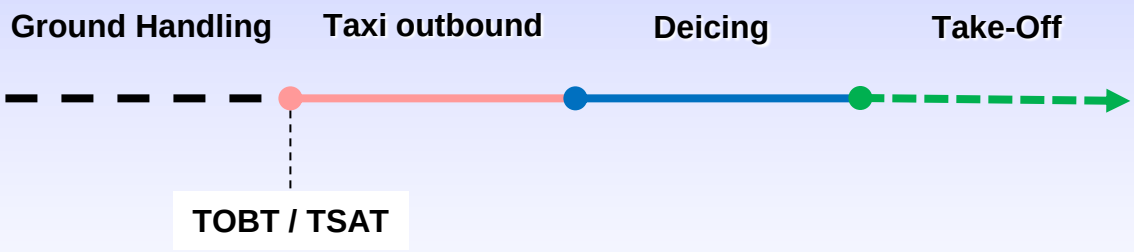
Festlegung des Enteisungsortes:

- Positions Enteisung (ICE = P)
- Remote Enteisung (ICE = R)

Positions-Enteisung (ICE = P)



Remote-Enteisung (ICE = R)



Wann?:

TOBT – 25min → Überprüfung → ICE = P / ICE = R

N*ICE Disponent

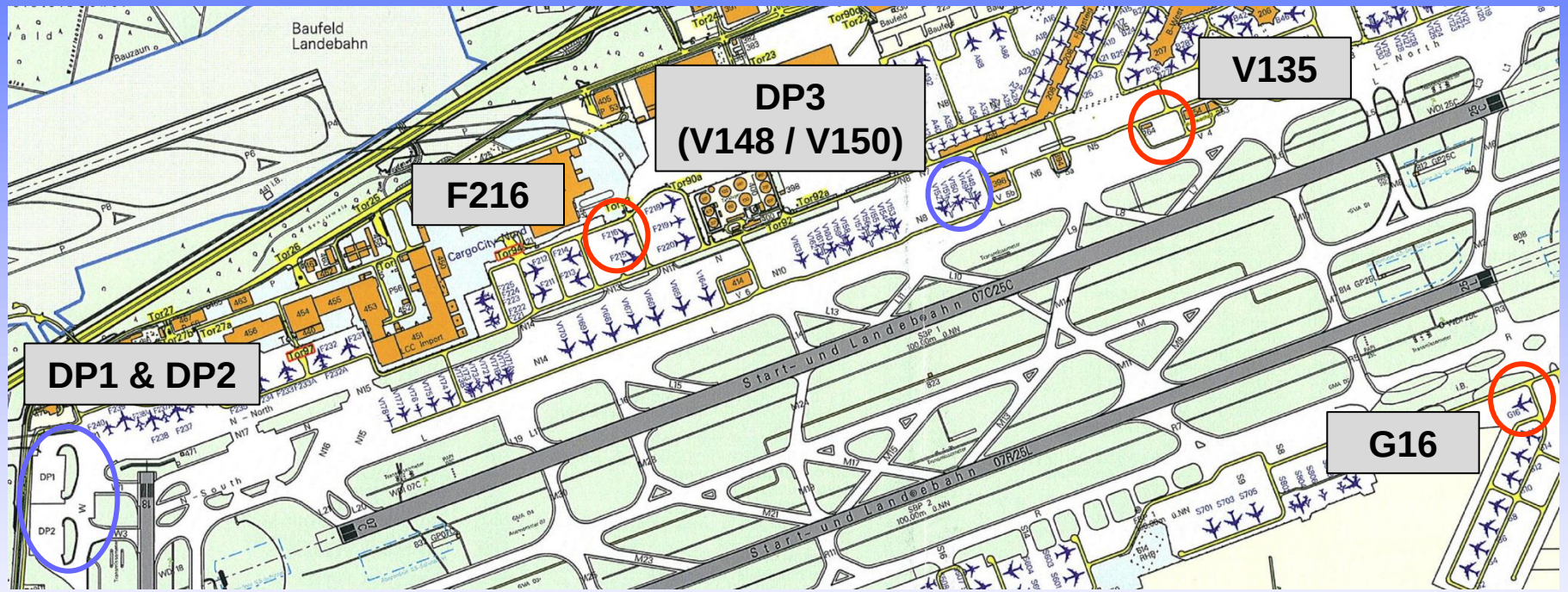
Was?:

- Änderung von Position zu Remote (ICE = P → ICE = R)
- Änderung von Remote zu Position (ICE = R → ICE = P)
- Änderung von Remote zu Remote (Änderung DPD)

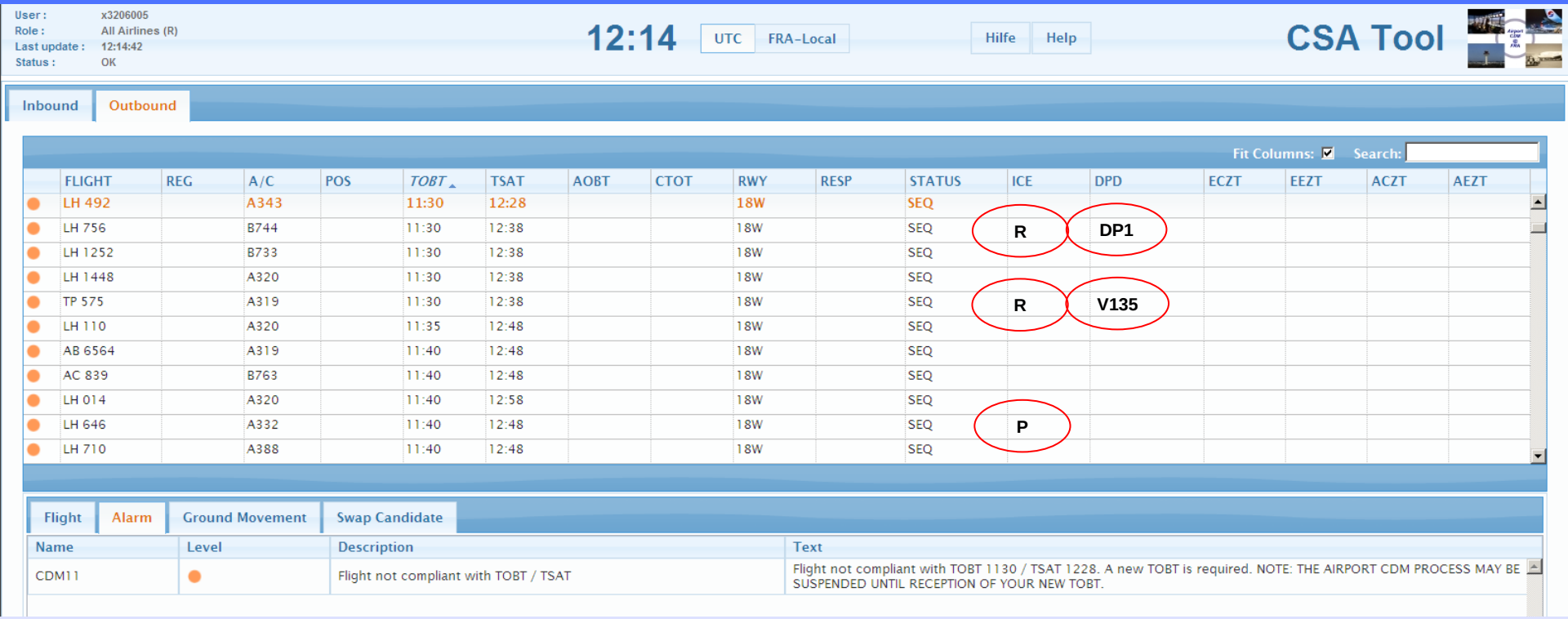
Definition DPD:

De-icing Pad oder andere Vorfeldfläche für Remote Enteisung (ICE = R)

Enteisungsflächen (DPD) für Remote Enteisung (ICE = R)



Flugzeugtypen gemäß Anlage H – Luftfahrzeugenteisungsplan 2011/2012



Remote Enteisung (ICE = R): ***Positions Enteisung (ICE = P)***

- keine Veröffentlichung einer ECZT bzw. EEZT (erwarteter Beginn bzw. Ende)
- Anzeige der ACZT bzw. AEZT (aktueller Beginn bzw. Ende)

A-CDM Verantwortung

Definition der ECZT:

Die Estimated Commencement of De-Icing Time ist die früheste Zeit, zu der eine Enteisung erwartet werden kann.

TOBT -40 min.
ICE = P → Berechnung → **ECZT**

ECZT für nicht regulierte Flüge:

TOBT 1200 **+** EDIT 10 + EXOT 15 **=** **TTOT 1225**

TTOT 1240 **-** EDIT 10 + EXOT15 **=** **ECZT 1215**

ECZT für regulierte Flüge:

CTOT 1300 **-** EDIT 10 + Rollzeit 15 **=** **ECZT 1235**

N*ICE Verantwortung

Wann?:

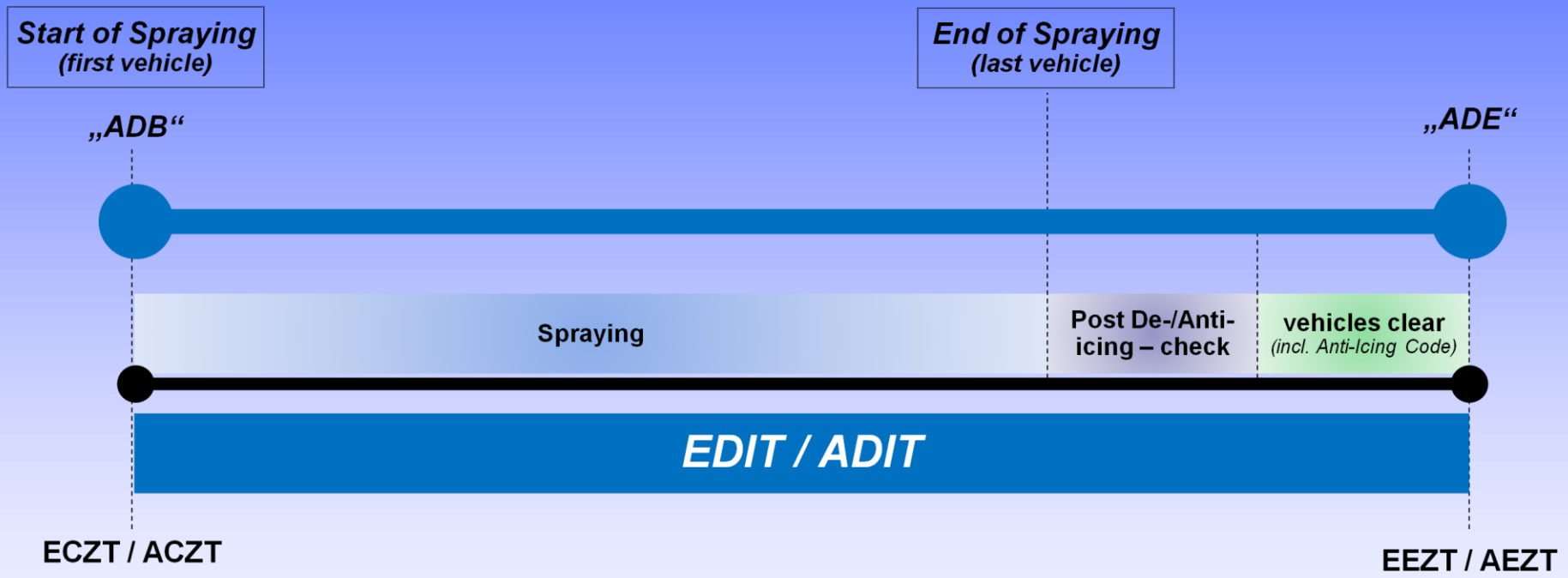
ECZT -20 min. → Disposition → ECZT

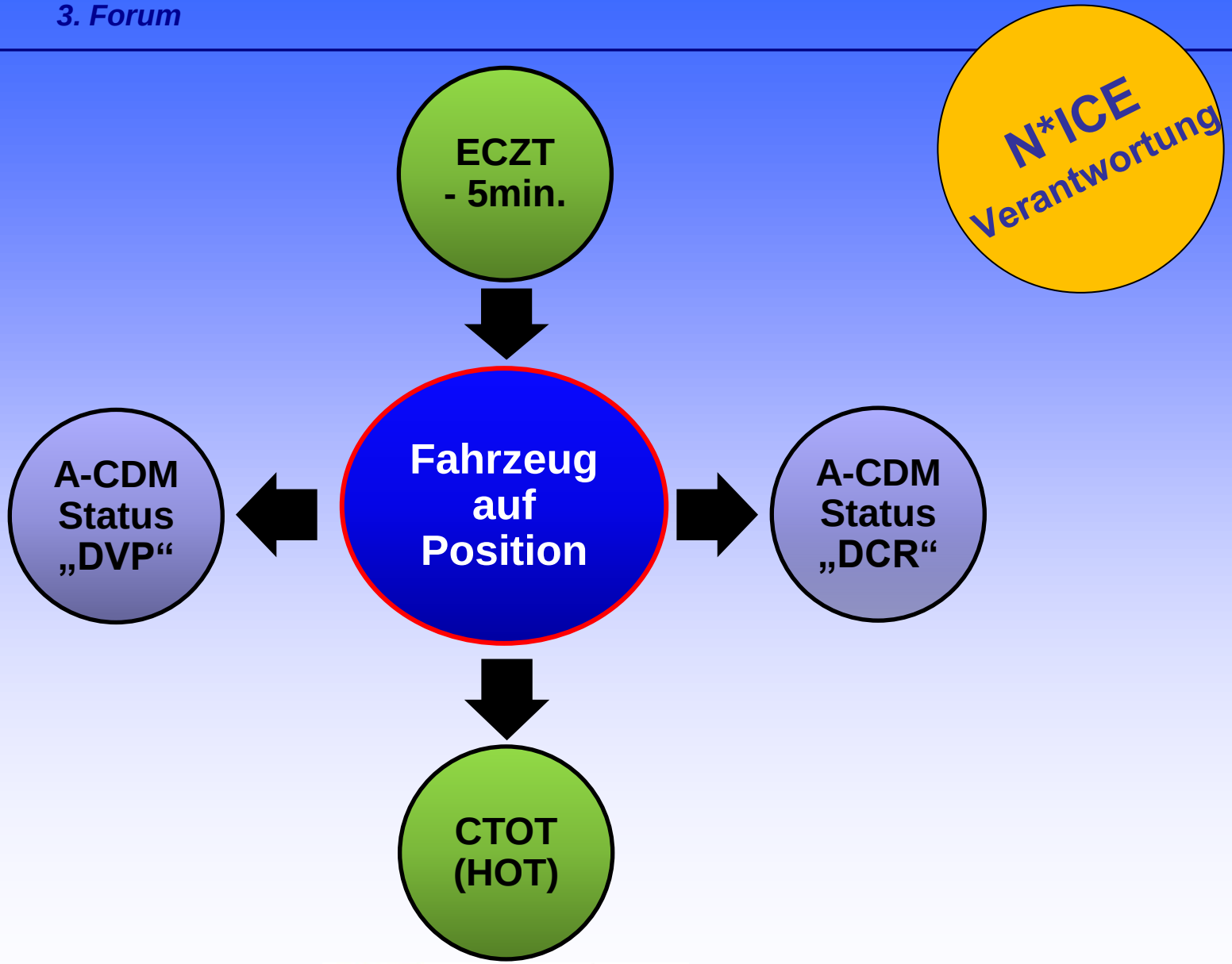
Was?:

- Veröffentlichung (CSA-Tool) des „Erwarteten Enteisungsbeginns“ (ECZT)
- Überwachung von ECZT und CTOT
- Anpassung der ECZT, wenn notwendig
- Anpassung der EDIT, wenn notwendig

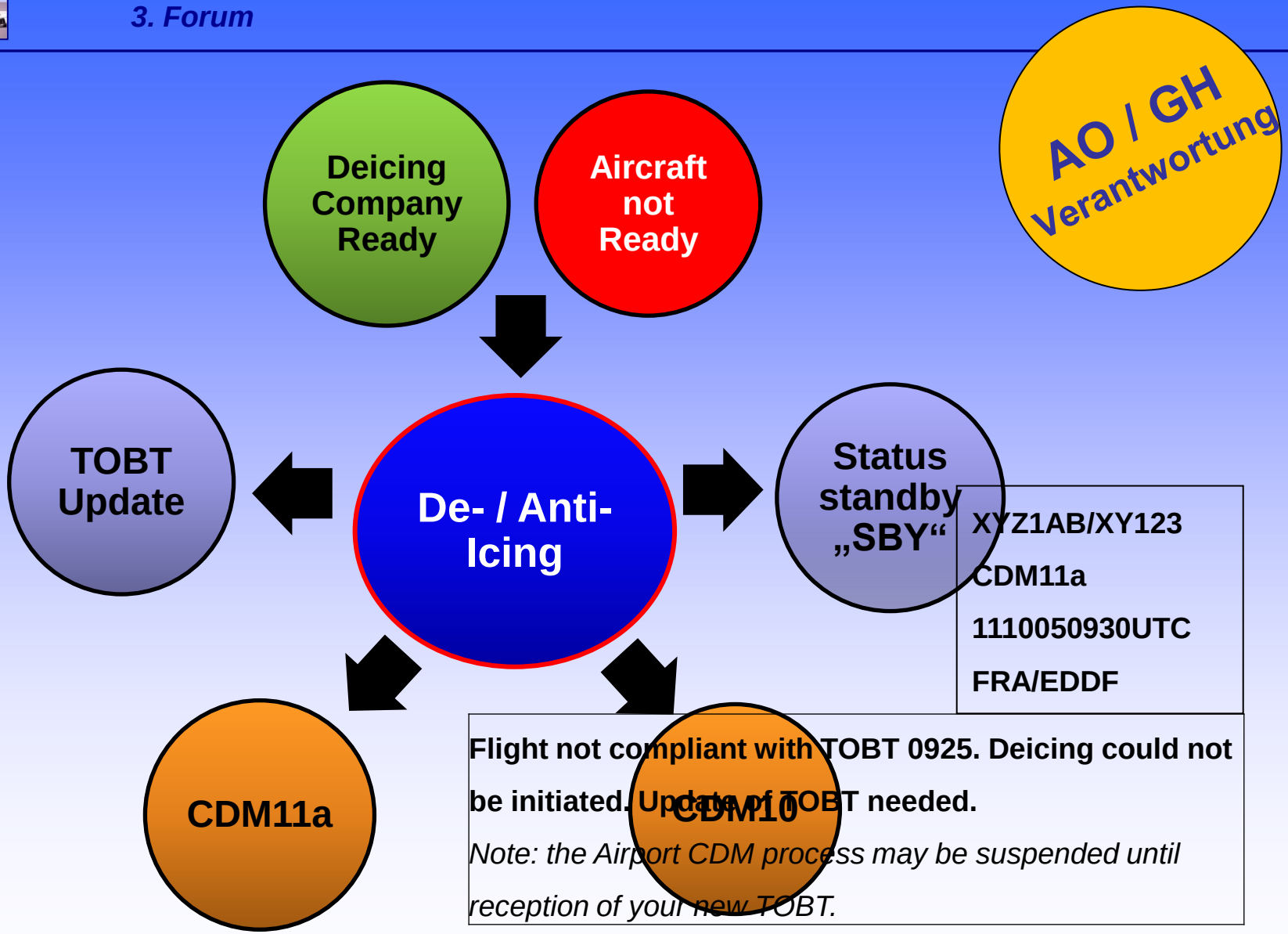
N*ICE Disponent

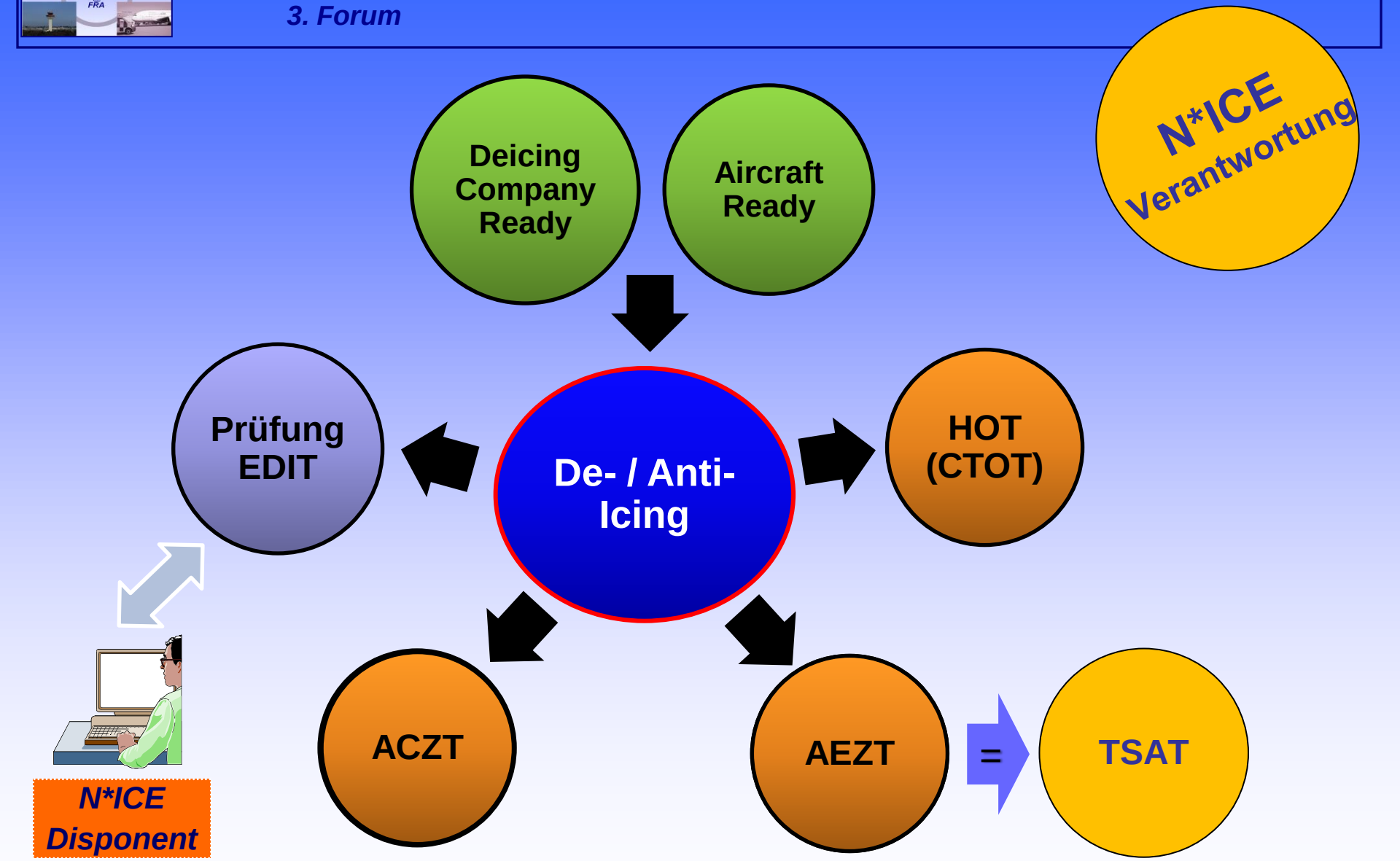
„Definition der Enteisungsdauer “




N*ICE Verantwortung
ECZT - 5min.
A-CDM Status „DVP“
Fahrzeug auf Position
A-CDM Status „DCR“
CTOT (HOT)

„Durchführung der Enteisung“




N*ICE Verantwortung
Deicing Company Ready
Aircraft Ready
Prüfung EDIT
De- / Anti-Icing
HOT (CTOT)
ACZT
AEZT
=
TSAT
N*ICE Disponent

START-UP REQUEST → gemäß → TSAT

Piloten Verantwortung

Remote Enteisung:

- „REQUEST START-UP FOR REMOTE DE-ICING“

Positions Enteisung:

- „REQUEST START-UP AFTER DE-ICING“

Das Enteisungsende entspricht bei Positions Enteisung der TSAT

Ausnahme: regulierter Flug mit CTOT!

(x) Lfz wurde 10 min vor geplantem Enteisungsbeginn noch kein Fahrzeug zugewiesen	*Prüfung auf Schwerlastbetrieb empfohlen*	*Anzeige bei:* ▪ *Vorfeldkontrolle* ▪ *Tower FRA* ▪ *Verkehrsdatenzentrale* ▪ *N*ICE Disponent*
(x) Lfz wurde zum geplantem Enteisungsbeginn noch kein Fahrzeug zugewiesen	*Schwerlastbetrieb empfohlen*	

Maßnahmen bei Schwerlastbetrieb

- 1. Maßnahme: Reduzierung von Abhängigkeiten in der Pre-Departure Sequenzierung

➡ ***(ECZT = TOBT) – (Ausnahme: regulierte Flüge mit CTOT!)***

- ggf. 2. Maßnahme: Rückstufung des Anlassverfahrens

➡ ***(First Come First Served)***

Wir benötigen!

- Datenqualität
- Prozesstreue

Wir liefern!

- Plausible Daten
- Daten Reduzierung

ICE = E
ICE = P, R
EDIT
TOBT
ECZT
ACZT
AEZT
TSAT

Prozessstabilität

Cockpit → TSAT

CSA-Tool
DPD

Mitarbeiter Information → Unterstützung

A-CDM Status
Flug Fortschritt
Warn-Hinweise

Danke für Ihre Aufmerksamkeit