

4. Airport CDM@FRA Forum

Luftfahrzeug Enteisung 2012/2013



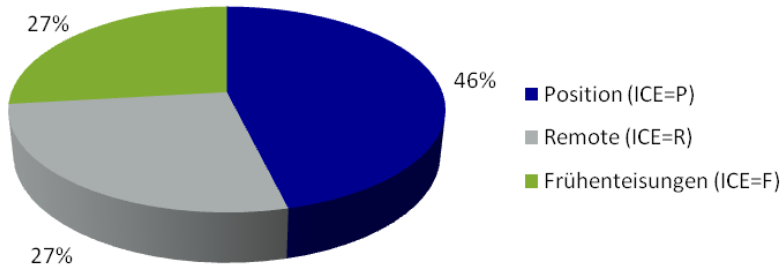
**Airport
CDM
@
FRA**





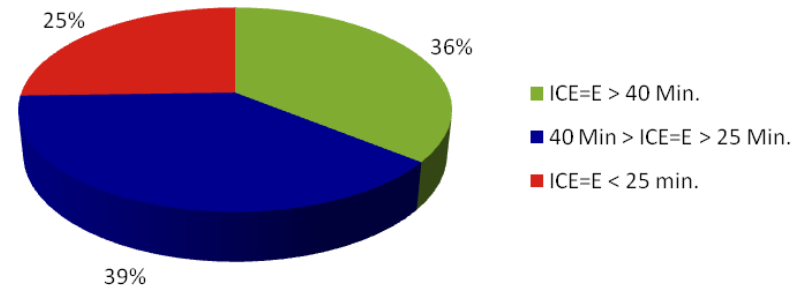
Anzahl Enteisungen (2011/2012)

Gesamt : 4672



Enteisungsrequests (2011/2012)

Gesamt: 3822





N*ICE



**Enteisungs
Kapazität**

A-CDM

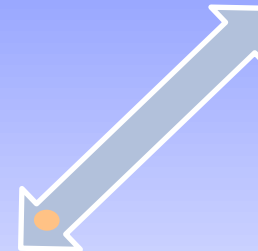


**operationelle
Abflugkapazität**

CFMU



**Luftraum
Kapazität**



Wintersaison 2012 / 2013



Prozesssteuerung





CTOT

EDIT

erwartete
Enteisungsdauer

ICE = P, R

qualifizierte
Vorplanung



operationelle
Abflugkapazität



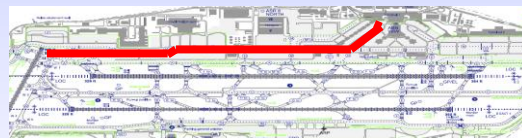
ECZT



**Disposition
N*ICE**



TOBT



Rollzeit

TSAT / TTOT

ECZT

erwarteter
Enteisungsbeginn

N*ICE



Überblick:

- gemeinsame Verfahrensabstimmung A-CDM und N*ICE
- Systemtests NICEFRA, INFOplus, Sequenzer o.k.
- Verfahrensbeschreibung im Luftfahrzeugenteisungsplan 2012/2013



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





Grundsätzlich:

Keine Priorisierung von Abflügen durch Flughafenbetreiber und N*ICE als Anbieter von Luftfahrzeugenteisungen im Sinne der Gleichbehandlung (§ 45 Abs.2 LuftVZO).

Ausnahmen:

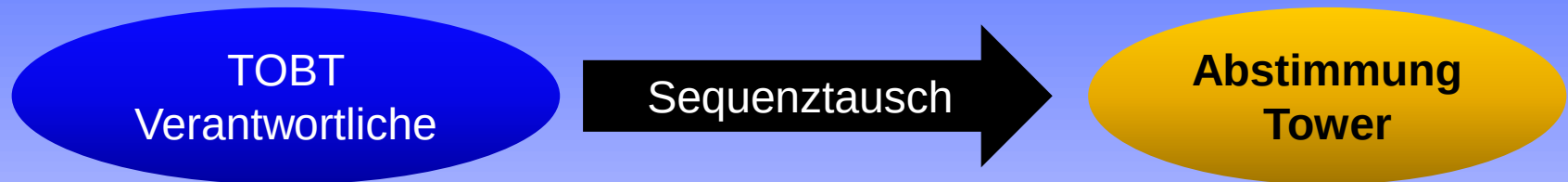
- Rettungsflüge, bei denen ein medizinischer Notfall gegeben ist
- Flüge, die lebende Organe (LHO) transportieren
- Regierungsflüge

Status Quo





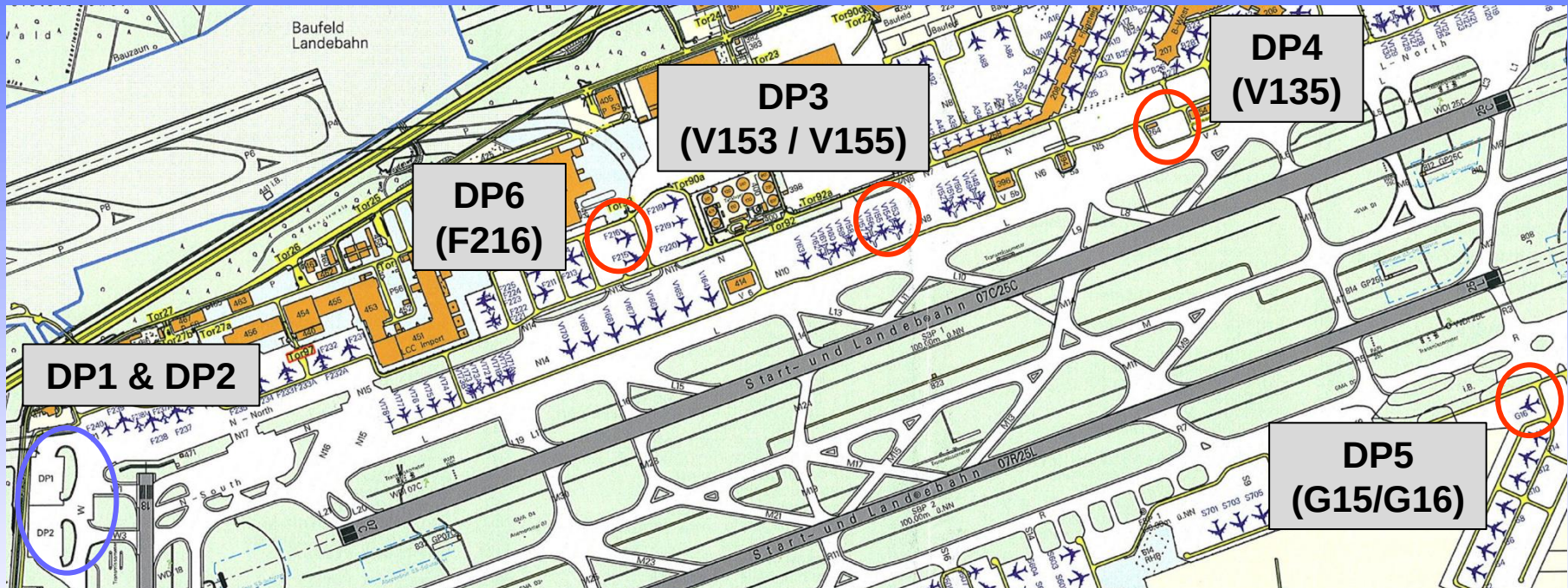
A-CDM-Verfahren:



Crewzeitkritische Abflüge:



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



Flugzeugtypen gemäß Anlage H – Luftfahrzeugenteisungsplan 2012/2013

DP5 (G15/G16) – Intersection Take-Off TWY S oder M auf RWY18



User : x3206005
Role : All Airlines (R)
Last update : 12:14:42
Status : OK

12:14

UTC

FRA-Local

Hilfe

Help

CSA Tool



Inbound Outbound

Fit Columns: ☒ Search:																	
	FLIGHT	REG	A/C	POS	TOBT 	TSAT	AOBT	CTOT	RWY	RESP	STATUS	ICE	DPD	ECZT	EEZT	ACZT	AEZT
	LH 492		A343		11:30	12:28			18W		SEQ						
	LH 756		B744		11:30	12:38			18W		SEQ	R	DP1				
	LH 1252		B733		11:30	12:38			18W		SEQ						
	LH 1448		A320		11:30	12:38			18W		SEQ						
	TP 575		A319		11:30	12:38			18W		SEQ	R	DP3				
	LH 110		A320		11:35	12:48			18W		SEQ						
	AB 6564		A319		11:40	12:48			18W		SEQ						
	AC 839		B763		11:40	12:48			18W		SEQ						
	LH 014		A320		11:40	12:58			18W		SEQ						
	LH 646		A332		11:40	12:48			18W		SEQ	P					
	LH 710		A388		11:40	12:48			18W		SEQ						

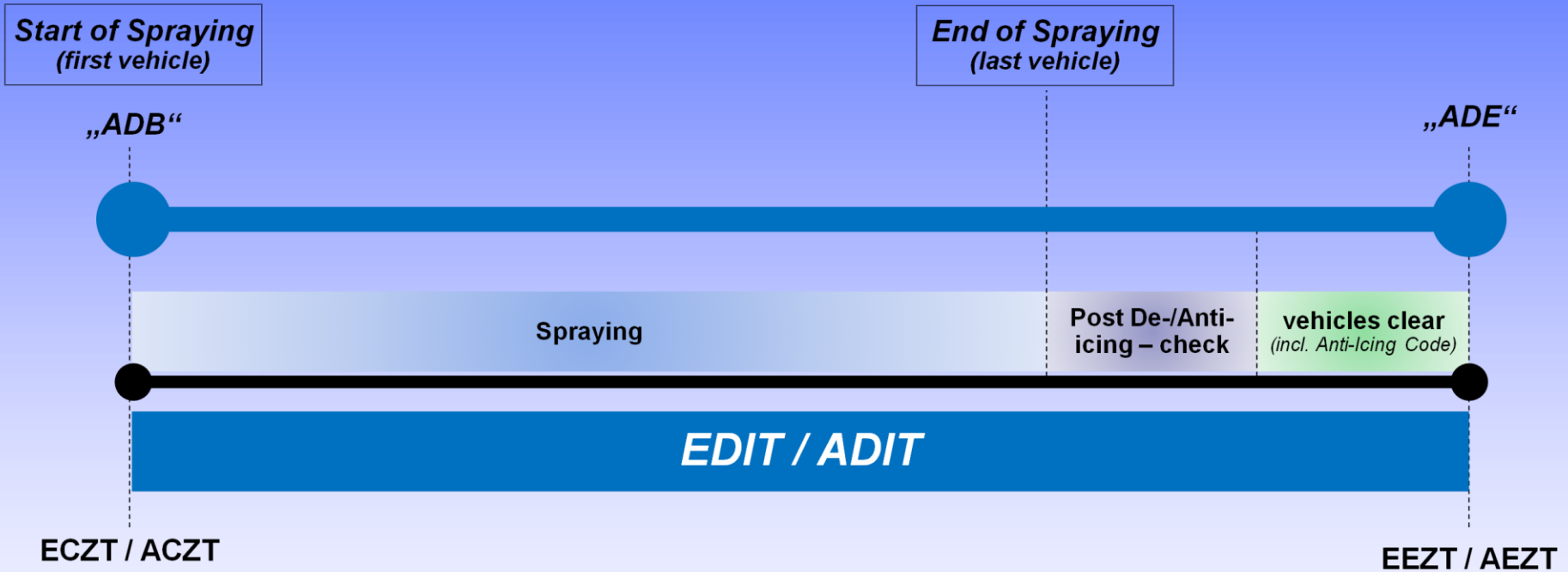
Flight	Alarm	Ground Movement	Swap Candidate
Name	Level	Description	Text
CDM11	●	Flight not compliant with TOBT / TSAT	Flight not compliant with TOBT 1130 / TSAT 1228. A new TOBT is required. NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS MAY BE SUSPENDED UNTIL RECEPTION OF YOUR NEW TOBT.

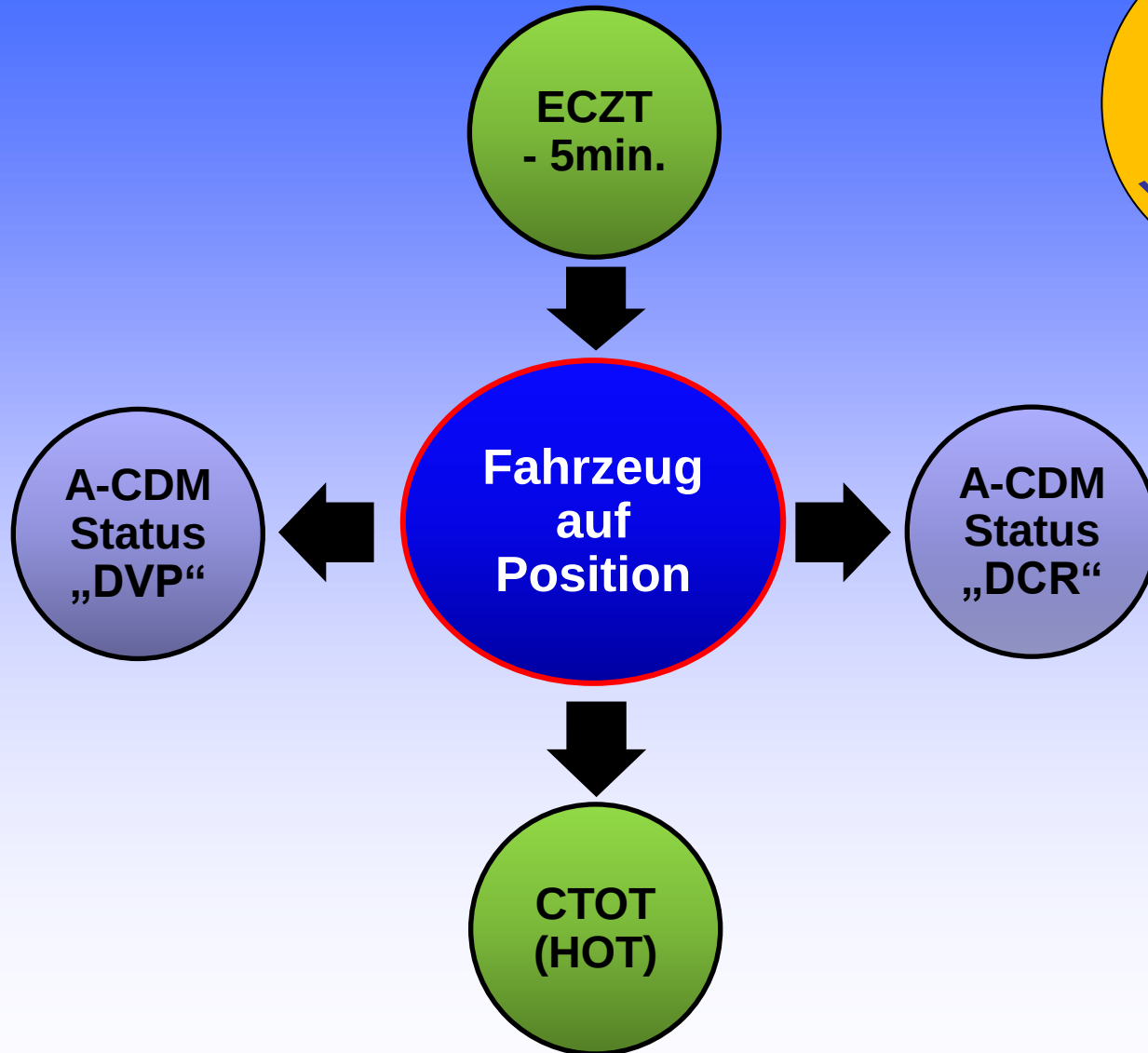
Remote Enteisierung (ICE = R):

Positions Enteisierung (ICE = P)

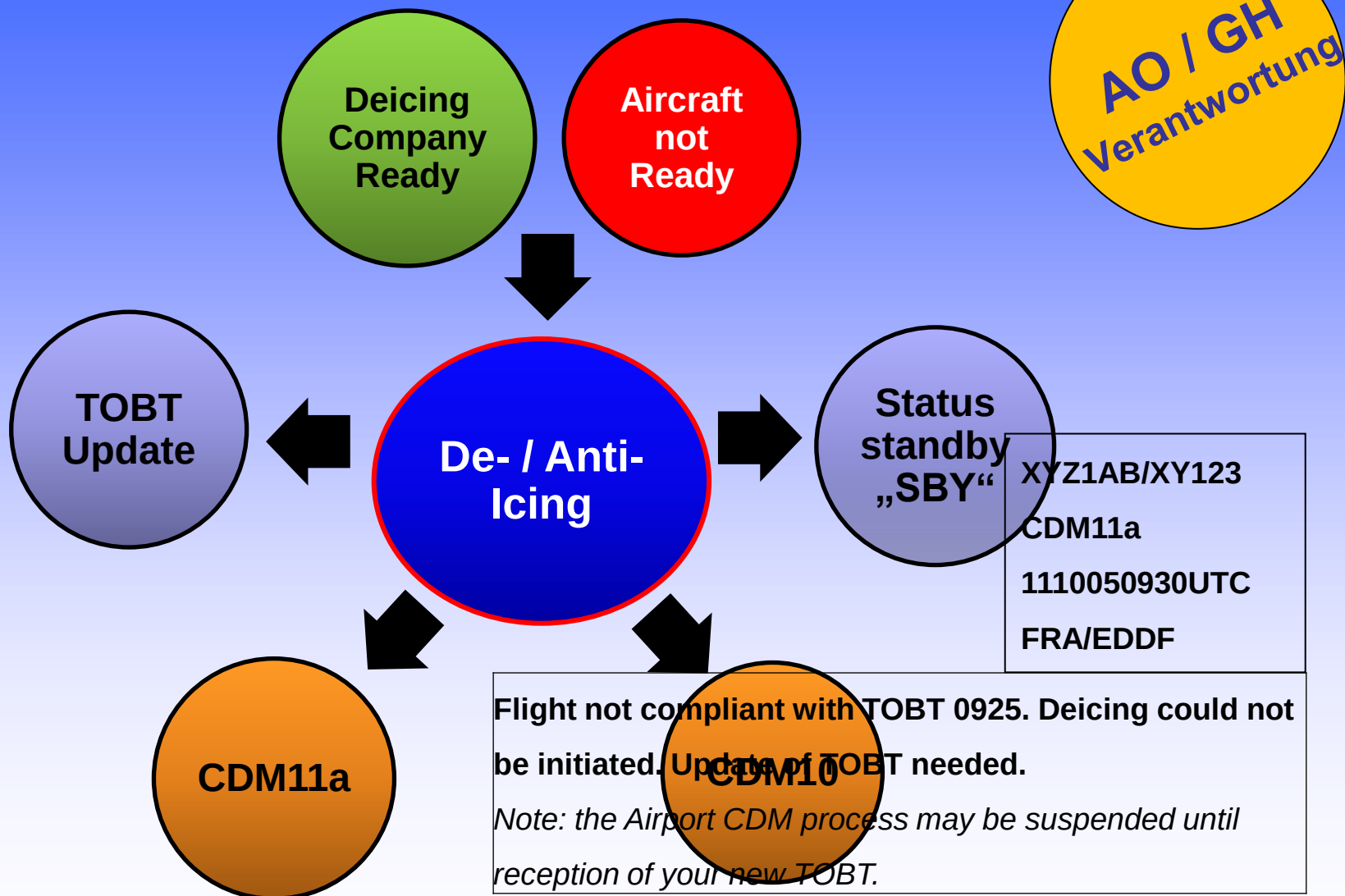
- DP-Anzeige gemäß Enteisungsplan (z.B. DP3 = V153/V155)
- keine Veröffentlichung einer ECZT bzw. EEZT (erwarteter Beginn bzw. Ende)
- Anzeige der ACZT bzw. AEZT (aktueller Beginn bzw. Ende)





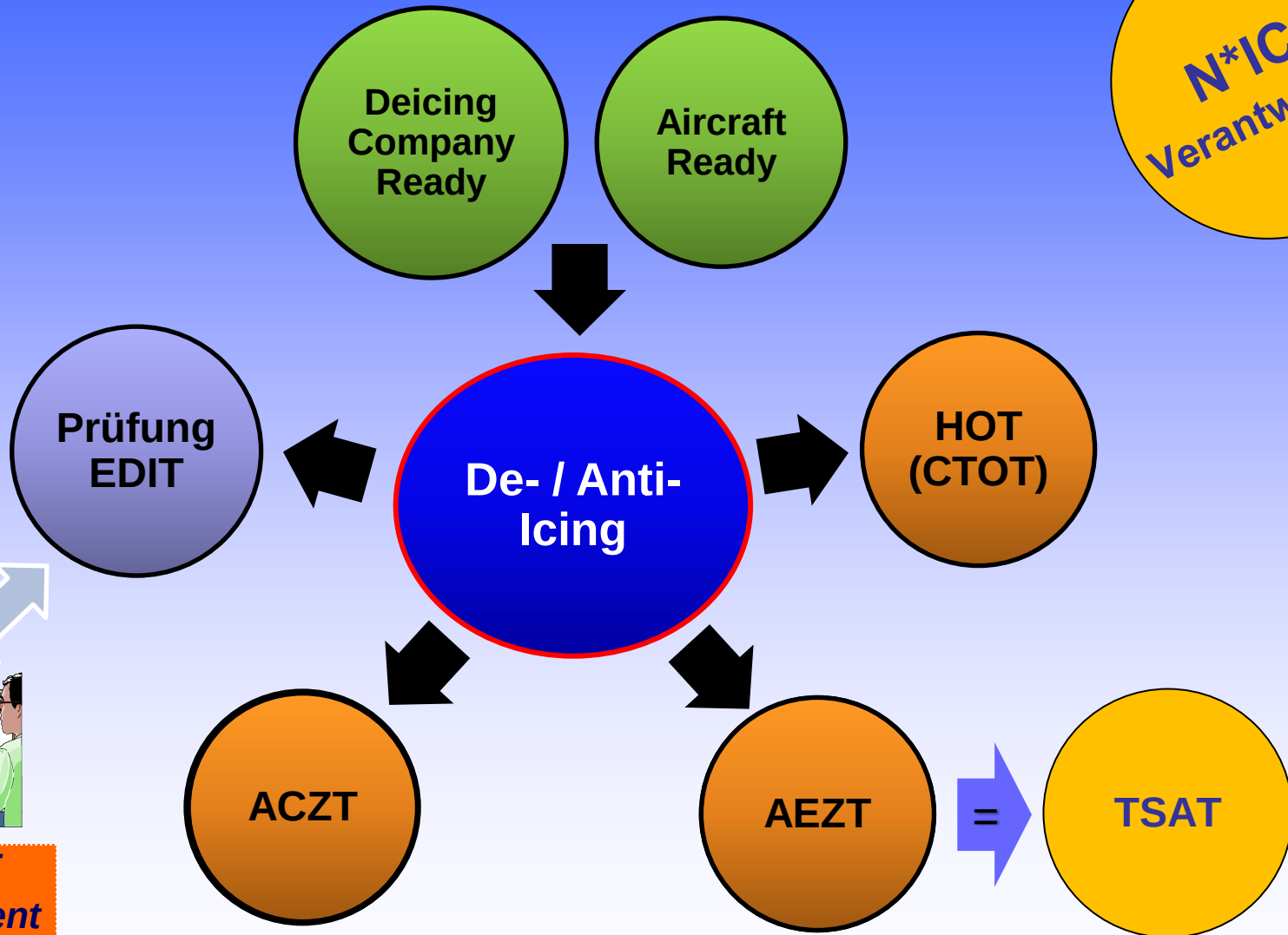


N*ICE
Verantwortung





N*ICE
Verantwortung



N*ICE
Disponent





Remote Enteisung:

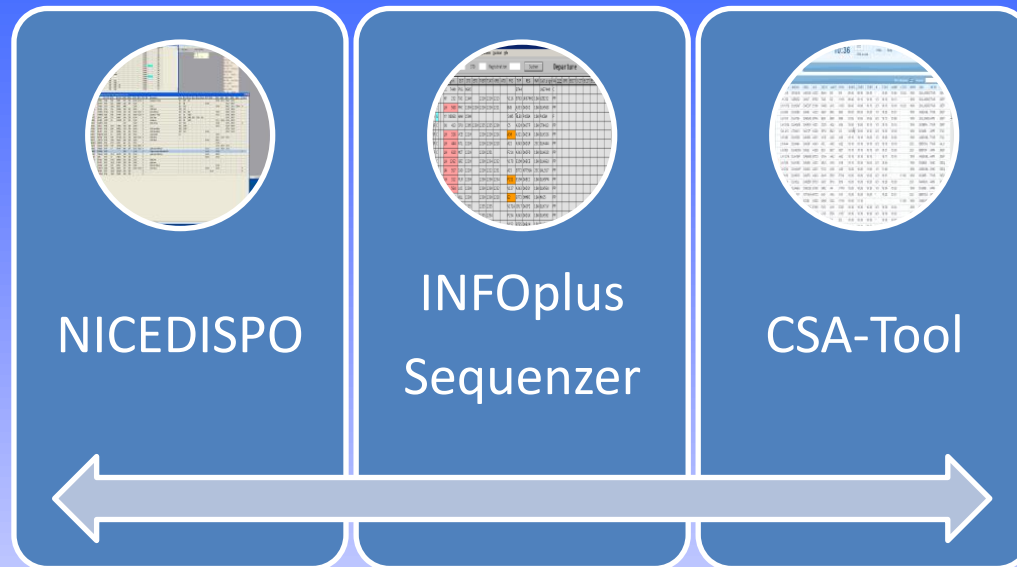
- „REQUEST START-UP FOR REMOTE DE-ICING“

Positions Enteisung:

- „REQUEST START-UP AFTER DE-ICING“

Das Enteisungsende entspricht bei Positions Enteisung der TSAT

Ausnahme: regulierter Flug mit CTOT!



- 1. Visualisierung (Gantt-Chart & Airport Map)**
- 2. Unterstützung des Disponenten durch Optimierer**
- 3. Erhöhung der Datenqualität**
- 4. Möglichkeit der Prognose**
- 5. keine Systemumschaltung Schwerlastbetrieb mehr**



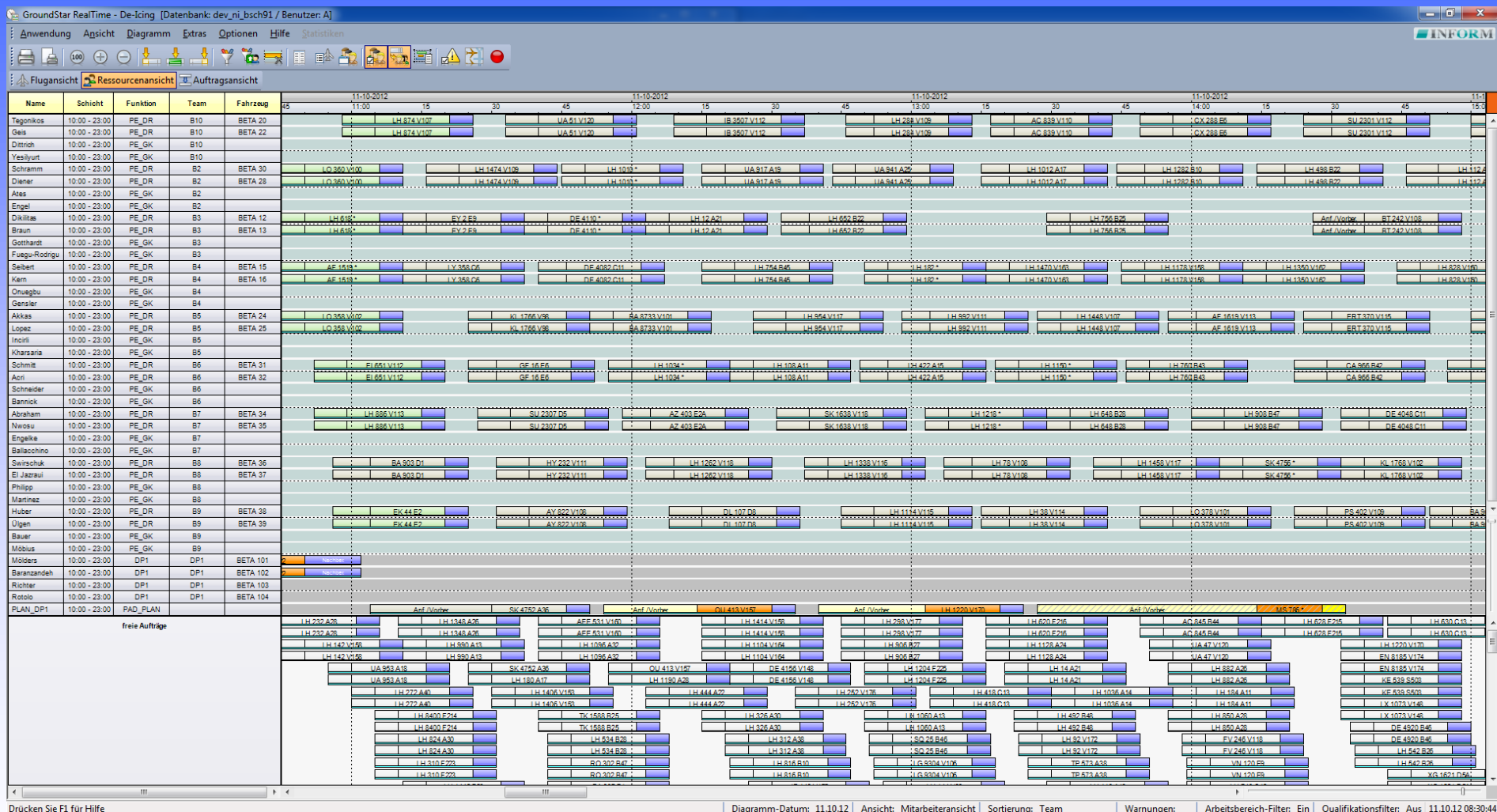
Erhöhung der Prozessstabilität



Airport CDM@FRA

4. Forum

„Neues Dispositionstool NICEdispo“





Probetrieb dann, wenn:

- alle erforderlichen Tests inkl. Fehlerbereinigung abgeschlossen sind
- die Schulungen der Mitarbeiter abgeschlossen sind
- kein Schneefall erwartet wird
- die Freigabe erfolgt ist

Geplanter Ablauf:

- Kommunikation an alle Partner
- Enteisungstag / Simulationstag
- Backoffice (N*ICE / A-CDM)
- Rückstufung auf NICEFRA jederzeit möglich



Wir benötigen!

Datenqualität
Prozessstreue

ICE = E

ICE = P, R

EDIT

TOBT

Wir liefern!

Plausible
Daten

Daten
Reduzierung

ECZT

AEZT

ACZT

TSAT

Prozessstabilität

Cockpit

TSAT

Mitarbeiter
Information

Unterstützung

CSA-
Tool

DPD

A-CDM
Status

Flug
Fortschritt

Warn-
Hinweise





Danke für Ihre Aufmerksamkeit





Airport CDM@FRA

Information

Leaflet #10
Oktober 2010

Einflüsse

- lokale Einflüsse (operationelle Abflugkapazität)
- Netzwerkeinflüsse (CTOT)
- Airline Verpflichtung (TOBT)
- Airport CDM Verpflichtung (TSAT)

Abkürzungen

- N*ICE (Enteisungsfirma)
- CTOT (Calculated Take-Off Time)
- ECZT (Estimated Commencement of De-Icing Time)
- EDIT (Estimated De-Icing Time)
- TOBT (Target Off-Block Time)
- TSAT (Target Start-Up Approval Time)

Airport-CDM Portal:



www.euro-cdm.org

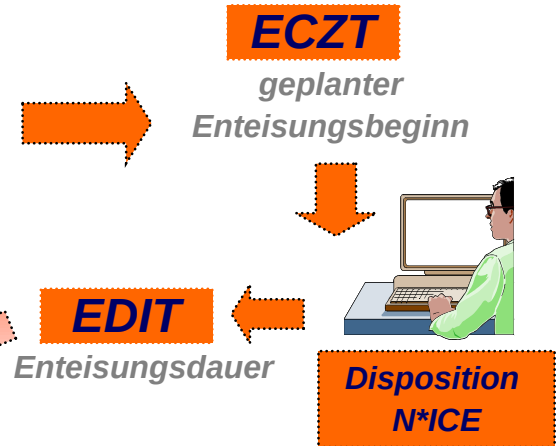
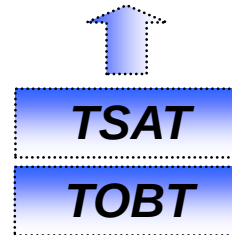


operationelle
Abflugkapazität

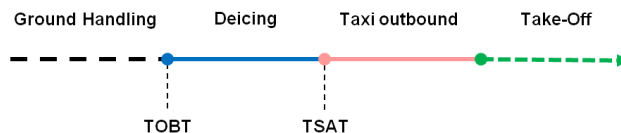


CTOT

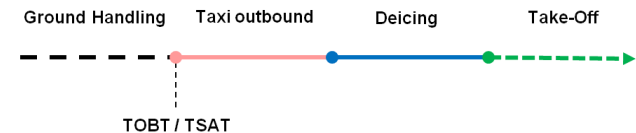
„Enteisung“



Positions-Enteisung



Remote-Enteisung



Erwartungen an den Ablauf der Enteisung:

- Stabilere Planung (TOBT = früheste ECZT)
- Keine unnötigen Enteisungen (Kapazität bzw. CTOT)

Nächste Leaflets:

- „Common Situational Awareness“ System
- „TSAT“ Übermittlung ins Cockpit
- Probebetrieb

A-CDM@FRA Kontakt



Klaus. Wehle@dfs.de
S.Hilger@fraport.de

Projektzeitplan A-CDM@FRA:

Derzeitige Aktivitäten:

- Abstimmung von Verfahren und Systemen
- Kommunikation
- Training für alle Partner

1. Quartal 2010	2. Quartal 2010	3. Quartal 2010	4. Quartal 2010	1. Quartal 2011
-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Systemanpassungen

Systemtests

Testphasen

Regelbetrieb

www.cdm.frankfurt-airport.com

