5. Airport CDM@FRA Forum 11. Okt. 2013



Entwicklungen, Performance und Erfahrungen in Frankfurt und Europa





Inhalt

- 1. Jahresrückblick und Entwicklungen
- 2. Kennzahlen und Performance
- 3. A-CDM in Deutschland und Europa
- 4. Organisation und Erreichbarkeit



www.cdm.frankfurt-airport.com





Kapitel

- 1. Jahresrückblick und Entwicklungen
- 2. Kennzahlen und Performance
- 3. A-CDM in Deutschland und Europa
- 4. Organisation und Erreichbarkeit



www.cdm.frankfurt-airport.com







5. Forum

2012/13 härtester Winter seit Einführung von A-CDM









5. Forum

Winter 2012/13 aus Sicht von A-CDM

- N*ICE arbeitet weiterhin mit dem "alten" System NICEFRA
- Systembedingte TOBT-Löschungen am 09.12.2012
- 2 mal Flughafensperrung am 20.01.2013 und 12.03.2013
- 2 mal Aktivierung "Vereinfachte Sequenzierung" (A-CDM De-Icing Schwerlastbetriebsmodus)
- TSAT Änderungen und Abweichungen zwischen TOBT und TSAT infolge von Kapazitätseinschränkungen (z.B. Schnee-Räumung)
- Flightsuspension durch NMOC-System Verhalten (Brüssel) führen zu zusätzlicher Arbeitslast bei DFS-Tower
- ⇒ "Stress Tests" für Airport CDM (Verfahren und Systeme)
- ⇒ Steigende Performance- und Lernkurve bei allen Beteiligten
- ⇒ 100% Verfügbarkeit TSAT Anlassverfahren und DPI Austausch
- ⇒ 100% Datenverfügbarkeit und verbesserte Planbarkeit









5. Forum

Auch außerhalb des Winters gibt es in 2013 betriebliche Einschränkungen

Nachtflugverbot:

- Seit Eröffnung der Landebahn NW in Okt 2011 waren über 34 Tausend Passagiere von den Auswirkungen betroffen.
- Zwischen 21 und 23 Uhr regelmäßig flugplanbedingte Abweichungen zwischen TOBT und TSAT

Witterungsbedingte Einschränkungen:

- Nichtnutzungen RWY 18 wegen Rückenwind führen in Mai und Juni 2013 zu Flugausfällen
- 31. Mai 2013 Rückstufung des Anlassverfahrens "wegen Rückenwind"





- ⇒ Verspätungen durch witterungsbedingte Einschränkungen sind Bestandteil der TSAT
- ⇒ A-CDM gewährleistet eine bessere Planbarkeit auf Grundlage kontinuierlich aktualisierter Daten

A-CDM gewährleistet einen "geordneten" Übergang in den Regelbetrieb im Anschluss an eine betriebliche Einschränkung



5. Forum

Technische Weiterentwicklungen: CSA Tool

- 1.) Benutzereinstellungen werden seit dem 15. Apr. 2013 gespeichert
- → Aktivierung der **Browser Cookies** notwendig







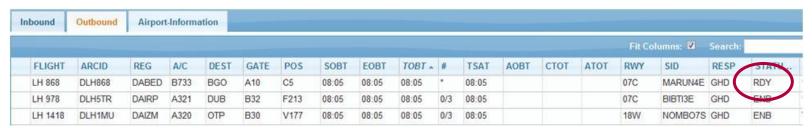


5. Forum

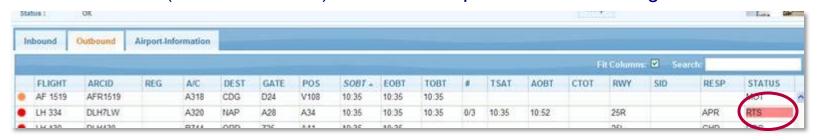
Technische Weiterentwicklungen: CSA Tool

2.) Änderung von Feldinformationen

Status RDY (Aircraft Ready) ist seit 09. Sept. 2013 <u>nicht mehr</u> grün hinterlegt



Status RTS (Return to Stand) ist seit 09. Sept. 2013 rot hinterlegt



3.) Löschung inaktiver CSA-Tool Accounts:

- ca. 100 inaktive CSA-Tool Accounts wurden im Mai 2013 nach Rücksprache mit den Nutzern gelöscht
- Einsparung ca. 20T€ jährlich





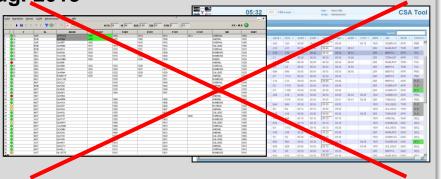


5. Forum

Technische Weiterentwicklungen: INFOlight bei Systemausfall

Anbindung von A-CDM an Infolight seit 01. Aug. 2013

<u>Vorteil:</u> Aufrechterhaltung des A-CDM Prozess bei INFOplus Systemausfall



Zu beachten:

- CSA Tool Informationen werden nicht mehr übertragen und aktualisiert
- TOBT Eingaben/Änderungen müssen über die Verkehrsdatenzentrale erfolgen (Tel. 069 690 71741 oder Fax 069 690 56701)
- Das Anlassverfahren nach TSAT ist weiterhin gültig
- Die TSAT-Berechnung erfolgt mittels vereinfachter Sequenzierung:

TSAT = TOBT für unregulierte Flüge

TSAT = CTOT-EXOT für regulierte Flüge

→ Information von Airport Duty Management (ADM) mittels Aviation World Express (AWE) bei Aktivierung INFOlight





5. Forum

Technische Weiterentwicklungen: TOBT/TSAT auf "Rampdisplay"

Neue Informationsanzeige <u>noch nicht</u> in Betrieb – Projektverzögerung wegen technischer Probleme der LFZ Detektion des neuen Andockführungssystems (AVDGS)

Geplante Anzeigen (INB-Termin wird bekannt gegeben):

Anzeige der TOBT bis zum Erreichen der TOBT

YX 123 TOBT 1430 UTC

Anzeige der TSAT nach Überschreiten der TOBT

YX 123 TSAT 1500 UTC







Technische Weiterentwicklungen: neue Alerts ab Ende Oktober 2013

1.) Nachtflugverbot

CDM17 – TTOT within night flying restriction orange



FLT ID/CDM17/TIMESTAMP/ADEP

TTOT <TIME> UTC AT OR BEYOND <NIGHT CLOSURE TIME> LOCAL.

BE AWARE OF NIGHT FLYING RESTRICTION.

NOTE: THE AIRPORT CDM PROCESS WILL NOT BE SUSPENDED BUT START-UP AND / OR TAKE-OFF MAY NOT BE GRANTED.

2.) Return to Stand

CDM34 – Return to Stand notification rot



FLT ID/CDM34/TIMESTAMP/ADEP

Flight is returning to stand [POS]. The flight will be suspended when On-block.

NOTE: TO DESUSPEND THE FLIGHT, NEW TOBT AND EOBT IS REQUIRED.





Kapitel

- 1. Jahresrückblick und Entwicklungen
- 2. Kennzahlen und Performance
- 3. A-CDM in Deutschland und Europa
- 4. Organisation und Erreichbarkeit



www.cdm.frankfurt-airport.com



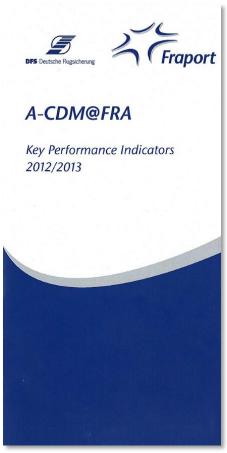


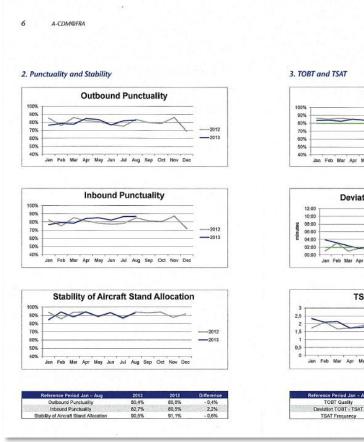


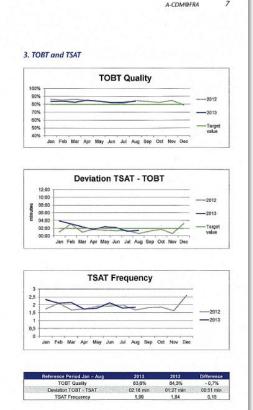
"Kennzahlen und Performance"

KPI Broschüre - A-CDM Key Performance Indicators 2012/2013

KPI Broschüre wird im A-CDM Forum verteilt





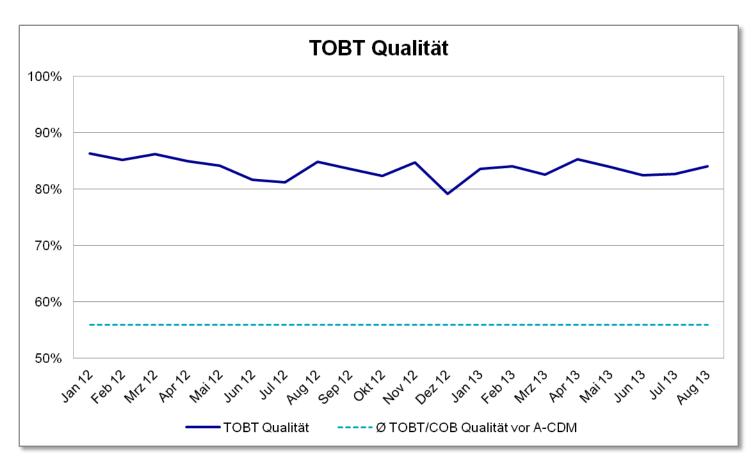






"Kennzahlen und Performance"

TOBT Qualität (nur Flüge mit TOBT=TSAT): Entwicklung



Definition TOBT Qualität wurde erweitert:



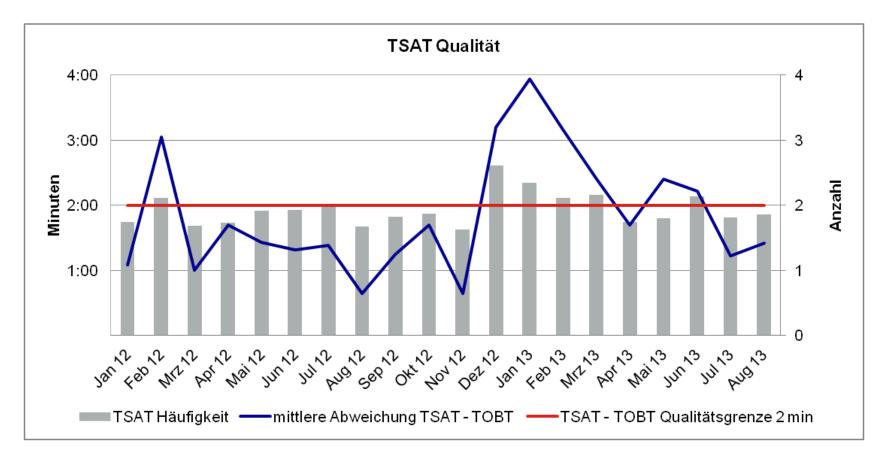
TOBT Qualität Push-Back Position: -5 min < (AORT – TOBT) < 5 min TOBT Qualität Roll-Out Position: -5 min < (AORT – TOBT) < 10 min





(TSAT – TOBT) Abweichung: Entwicklung

Die mittlere Abweichung von TSAT und TOBT nimmt tendenziell zu







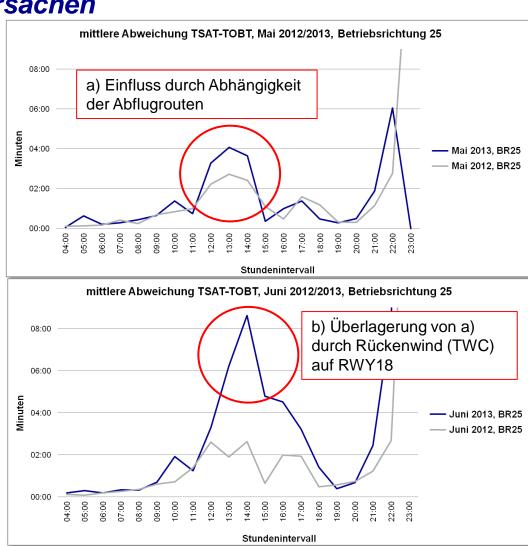


"Kennzahlen und Performance"

TSAT – TOBT Abweichung: Ursachen

Temporäre Einflüsse

- eingeschränkte Startkapazität durch Abhängigkeiten zwischen Starts auf RWY18 und 25C (Mittags und Abends)
- Einschränkung RWY 18 infolge TWC (Rückenwind) an Einzeltagen
- Sonstige Witterungseinflüsse

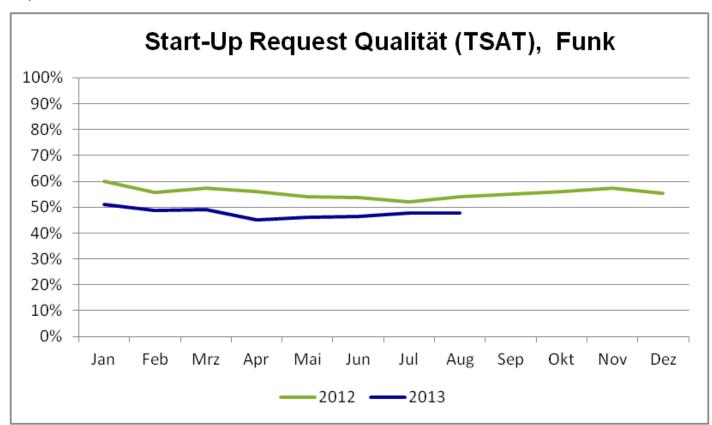








Verfahrenseinhaltung Cockpit: Rückläufige Start-Up Request Qualität



Häufigkeit "zu früher" Start-Up Request nimmt zu (Verhalten Cockpit)

=> Bitte Start-Up Request innerhalb TSAT 5 min!

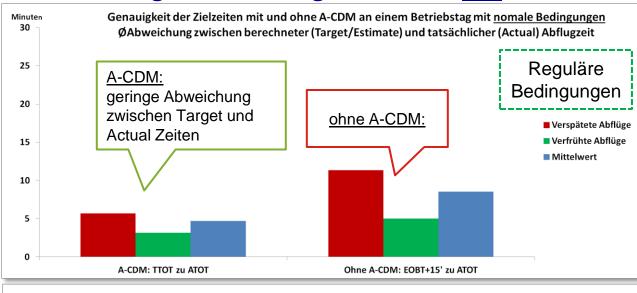


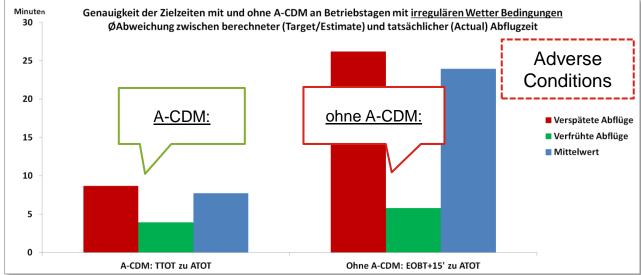




"Kennzahlen und Performance"

Bessere Vorhersage von Abflug Zielzeiten mit A-CDM

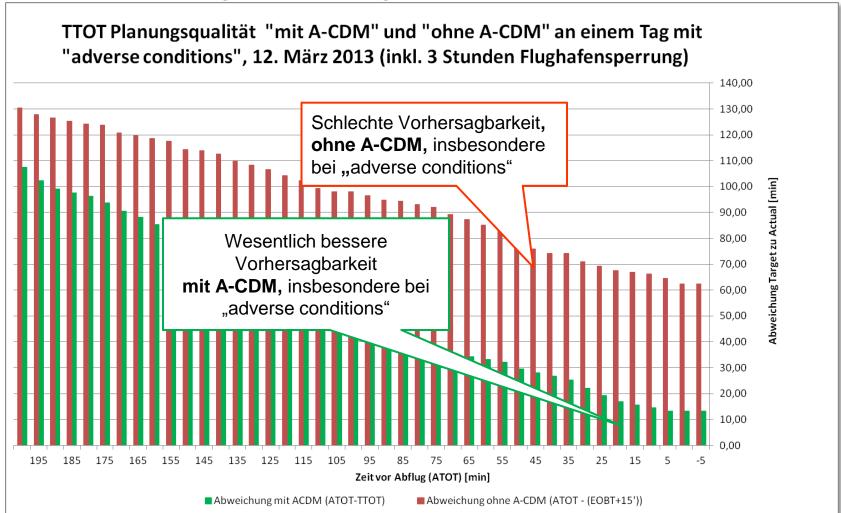








Bessere Vorhersage von Abflug Zielzeiten: Adverse Conditions

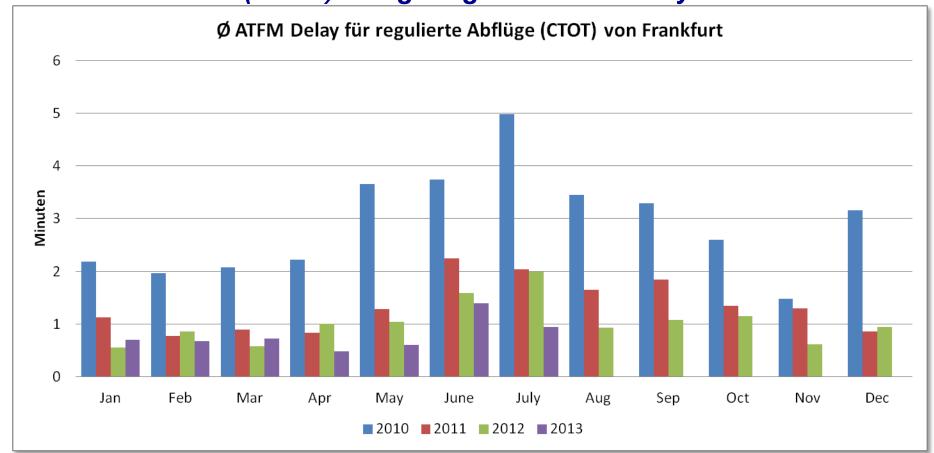






"Kennzahlen und Performance"

Passende Slots (CTOT) und geringeres ATFM Delay mit A-CDM



Quelle: DFS

Über 50 % Reduktion des ATFM Delay regulierter Abflüge (CTOT) seit A-CDM Einführung Anfang 2011



DFS Deutsche Flugsicherung



Kapitel

- 1. Jahresrückblick und Entwicklungen
- 2. Kennzahlen und Performance
- 3. A-CDM in Deutschland und Europa
- 4. Organisation und Erreichbarkeit



www.cdm.frankfurt-airport.com





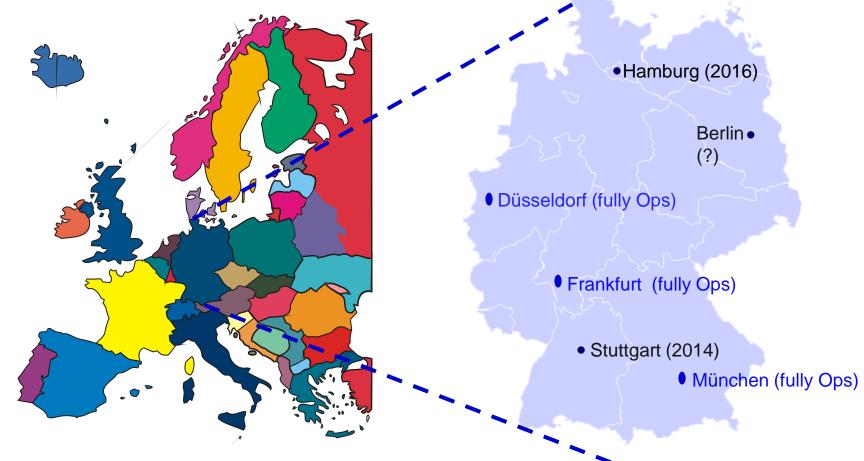


"A-CDM in Deutschland und Europa"

5. Forum

66

A-CDM Einführung Deutschland und Europa



~ 33 A-CDM Projekte in Europa

8 "fully implemented": MUC, BRU, CDG, FRA, LHR, HEL, DUS, ZRH





A-CDM Harmonisation Taskforce (HTF) – Eurocontrol

Ziele

- gemeinsames Verständnis über Harmonisierungsbedarf
- Erarbeitung von Lösungen und Themen auf Basis EN 303212 (Community Specification)
- Dokumentation von "Best Practices"



Wichtige Erkenntnisse und Ergebnisse:

- 5 HTF Treffen bei ECTL seit September 2012
- Harmonisierung A-CDM Alerts (Inhalte und Nummern)
- Bestätigung des deutschen A-CDM Ansatzes → keine Änderungen in FRA
- Anzeige von TOBT und TSAT in NMOC Systemen (CHMI und NOP Portal) geplant
- Abschluss der HTF am 05. Sept. 2013
- Vorlage der Ergebnisbericht im Airport Operations Team (AOT) in November 2013
- Zukünftig jährliche Treffen zum Austausch von "Best Practices"







A-CDM Germany - Deutsche Harmonisierungsinitiative A-CDM

Ziele

- Gemeinsames Verständnis von Airport CDM in Deutschland
- Informationsaustausch und "best practices"
- Einheitliches Auftreten gegenüber internationalen Partnern (Eurocontrol; EU; FAA; IATA)
- Harmonisierung von Verfahrenselementen und Unterlagen "one face to the customer"



Aktuelle Themen

- Aktualisierung der A-CDM Alerts auf Basis der Europäischen Harmonisierung
- Unterstützung der ACRIS Entwicklungen (SESAR) eines Web Standards für den A-CDM Datenaustausch
- Entwicklung eines Flughafen übergreifenden KPI-Berichtswesens
- De-Icing Best Practice Working Group: Kickoff in Juli 2013
- Optimierung des Datenaustauschs mit NMOC bei "Severe Disruption" (Winter Ops)
- Entwicklung eines gemeinsamen Webauftritts



















Kapitel

- 1. Jahresrückblick und Entwicklungen
- 2. Kennzahlen und Performance
- 3. A-CDM in Deutschland und Europa
- 4. Organisation und Erreichbarkeit



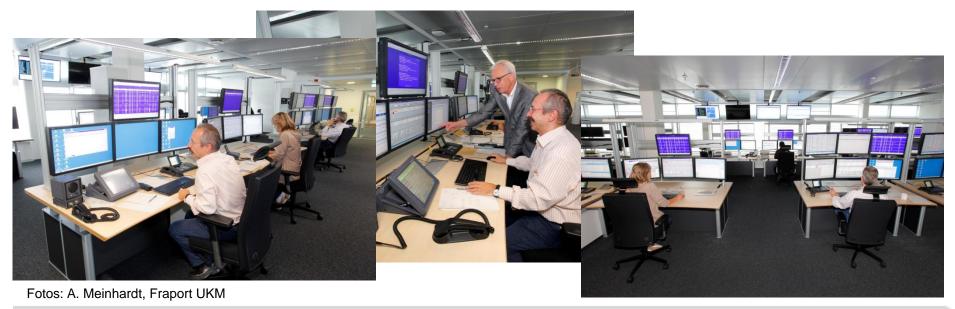
www.cdm.frankfurt-airport.com





"Organisation und Erreichbarkeit"

"ACDC" – Neuer Standort der Verkehrsdatenzentrale in Gebäude 181



Airside Coordination and Data Center seit 24. Sept. 2013 im neuen Gewand – die A-CDM Aufgaben bleiben "die Alten"

- Flugplanabgleich
- DPI-Handling & Alerting (Verarbeitung von NMOC Error Messages)
- TOBT Eingaben/Änderungen/Löschungen
- Stammdatenpflege
- Erreichbarkeit: Tel. 71740 & 71741

Fax. 56701







A-CDM@FRA Team - Wir unterstützen Sie gerne!

Service

- Anfragen zu Einzelflügen-> Wir benötigen Flugnummer und Flugplandatum
- Aircraft Operator Performance Bericht -> Zielgruppe TOBT-Verantwortliche und Airlines
- Beratungs- und Trainingstermine bei Bedarf und nach Vereinbarung
- Anmeldungen CSA Tool, Änderungen TOBT Verantwortung
- Anmeldung A-CDM Alert E-Mail Adressen
- Verfahrensdokumente und Informationen
- Unterlagen und Trainingsmaterial
- Aktuelle Informationen

Erreichbarkeit

- info@cdm.frankfurt-airport.com
- www.cdm.frankfurt-airport.com
- Tel.: 28544 (Weiterleitung zum ACDC (VDZ), wenn Büro nicht besetzt ist)









Vielen Dank!



www.cdm.frankfurt-airport.com



