

Deutsche
Harmonisierung



ACDM
Verfahrensbeschreibung

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM)



**Airport
CDM
@
FRA**



**VERFAHRENSBESCHREIBUNG
Flughafen Frankfurt
Version 5.2**

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>Predicted DPI - Datenaustausch mit dem NMOC</i>	8
2.2.5.	<i>Early DPI - Datenaustausch mit dem NMOC</i>	10
2.2.6.	<i>Target DPI - Datenaustausch mit dem NMOC</i>	11
2.2.7.	<i>Flight Update Message (FUM) - Datenaustausch mit dem NMOC</i>	12
2.2.8.	<i>Airport CDM Alerts</i>	13
2.3.	Target Off-Block Time (TOBT)	14
2.3.2.	<i>TOBT-Verantwortlicher</i>	15
2.3.3.	<i>TOBT-Eingaben und -Anpassungen</i>	15
2.3.4.	<i>Abweichungen von TOBT zu EOBT</i>	15
2.3.5.	<i>TOBT-Löschung</i>	17
2.3.6.	<i>Cancel-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC</i>	17
2.3.7.	<i>TOBT bei Wechsel des Luftfahrzeugs</i>	17
2.3.8.	<i>TOBT-Meldewege</i>	18
2.3.9.	<i>Anzeige von TOBT und weitere Informationen an Positionen mit elektronischem Display (A-VDGS)</i>	19
2.3.10.	<i>Mögliche Airport-CDM-Alerts</i>	19
2.4.	Target Start-Up Approval Time (TSAT)	21
2.4.1.	<i>Veröffentlichung</i>	21
2.4.2.	<i>TSAT-Meldewege</i>	21
2.4.3.	<i>Target-DPI „Sequenced“ – Datenaustausch mit dem NMOC</i>	23
2.4.4.	<i>Prinzip der TSAT- und DPI-Generierung</i>	24
2.4.5.	<i>Sequenztausch</i>	24
2.4.6.	<i>Mögliche Airport-CDM-Alerts</i>	24
2.5.	Boarding Beginn	25
2.5.1.	<i>Mögliche Airport CDM Alerts</i>	25
2.6.	Luftfahrzeugenteisung.....	25
2.6.1.	<i>Enteisungsanfrage</i>	26
2.6.2.	<i>Festlegung des Enteisungsortes</i>	26
2.6.3.	<i>Positions-Enteisung</i>	26
2.6.4.	<i>Remote-Enteisung</i>	27
2.6.5.	<i>Planung des Enteisungsbeginns</i>	27
2.6.6.	<i>Enteisungsbeginn und -ende</i>	27
2.6.7.	<i>Saisonaler Enteisungsplan</i>	28

2.6.8.	Target-DPI „Sequenced“ – Datenaustausch mit dem NMOC.....	28
2.6.9.	Mögliche Airport CDM Alerts	28
2.7.	Start-Up und Push-Back.....	29
2.7.1.	Datalink Clearance (DCL).....	29
2.7.2.	Remote Holding	30
2.7.3.	ATC-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC	32
2.7.4.	RTS (Return to Stand) Verfahren	33
3.	Common Situational Awareness / Information Sharing	34
3.1.	Common Situational Awareness (CSA) Tool	34
3.2.	Darstellungssysteme des NMOC – NMOC CHMI und Network Operations Portal 35	
3.2.1.	NMOC CHMI Flight List.....	35
3.2.2.	NMOC CHMI Flight Data	36
3.2.3.	NMOC CHMI Operational Log	37
3.3.	Airport CDM Alerting / Warn- und Informationsmeldungen	38
3.3.1.	Kontaktadresse und Informationen.....	38
3.3.2.	Flüge der allgemeinen Luftfahrt.....	38
3.3.3.	Airport CDM@FRA Warn- und Informationsmeldungen	39
4.	Veröffentlichungen	44
4.1.	Luftfahrthandbuch (AIP)	44
4.2.	Richtlinien der Fraport AG	44
5.	Prozessverantwortliche / Ansprechpartner	44

1. Allgemeines

1.1. Zweck des Dokuments

Das vorliegende Dokument beschreibt die Inhalte des Verfahrens zu Airport Collaborative Decision-Making (A-CDM) am Flughafen Frankfurt 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 AD 2 EDDF) und der Flughafenbenutzungsordnung (FBO) soll es die bestmögliche Abwicklung von Airport CDM am Flughafen Frankfurt ermöglichen.

1.2. Allgemeines, Definition und Partner

Airport CDM ist der operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses am Flughafen Frankfurt. 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 Frankfurt 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 Frankfurt 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
- Predicted Departure Planning Information Message, P-DPI
- 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-Vergabe-Mechanismen, 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 Umdrehprozess**

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-Verpflichtung

- **Nutzung von Variable Taxi Times**

Alle Zielzeiten werden unter Berücksichtigung variabler Rollzeiten auf Basis der jeweiligen Parkposition und 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 der 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-Verpflichtung

- **Verbinden des Flughafens mit dem Netzwerk**

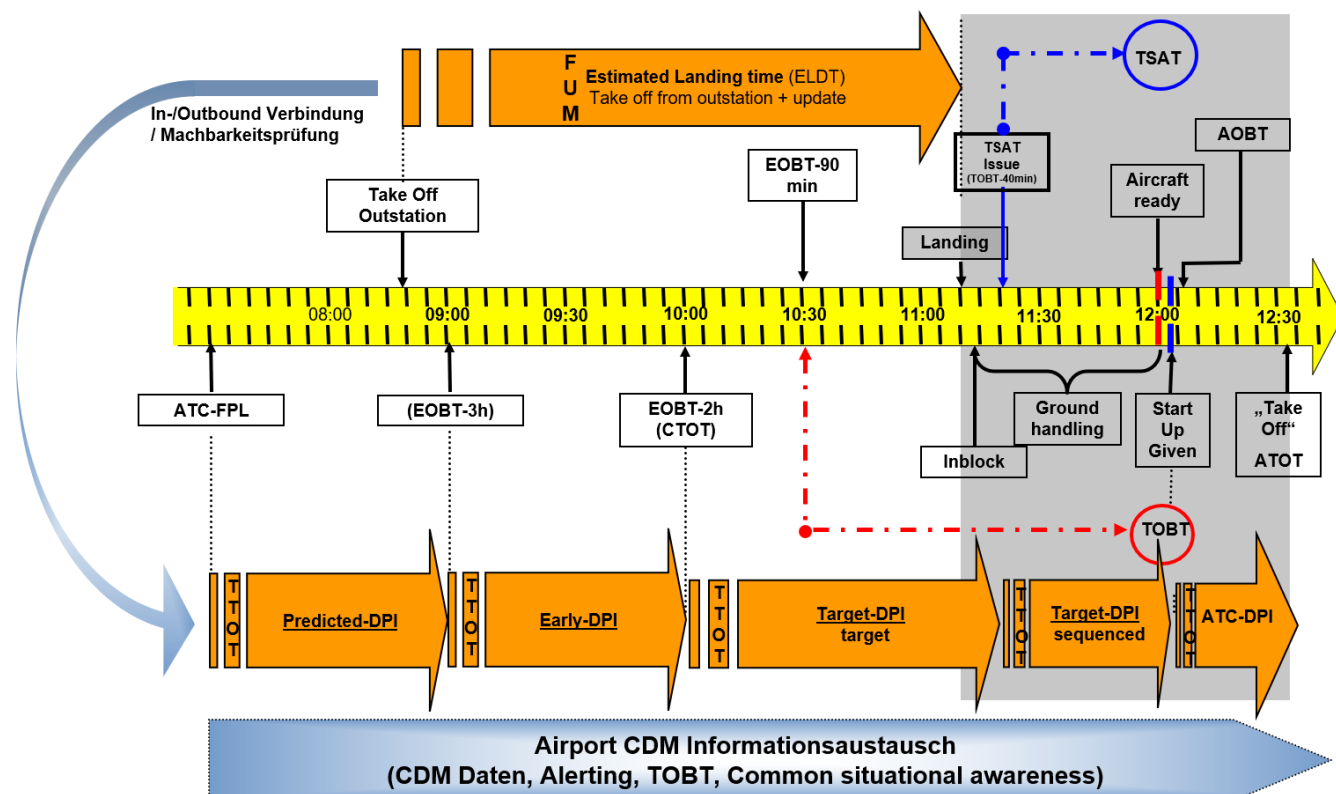
Ein automatisierter Datenaustausch mit dem europäischen ATFM (NMOC) ermöglicht qualitativ hochwertige Vorhersagen für An- und Abflüge.

2. Verfahren

2.1. Verfahrensübersicht

Die untenstehende schematische Darstellung zeigt den Umfang des am Flughafen Frankfurt eingeführten Airport-CDM-Verfahrens vom Zeitpunkt der Veröffentlichung des ATC-Flugplans (Start des A-CDM Verfahrens) bis zum Take-Off (Ende des A-CDM Verfahrens).

Die orangen hinterlegten Pfeile stellen den Datentransfer mit dem NMOC dar, der blau 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
Target Off-Block Time	- Kapitel 2.3
Target Start-Up Approval Time	- Kapitel 2.4
Boarding Beginn	- Kapitel 2.5
Luftfahrzeugenteisung	- Kapitel 2.6
Start-Up und Push-Back	- Kapitel 2.7

2.2. Zusammenführung der verschiedenen Fluginformationen

Das Airport-CDM-Verfahren beginnt nach der Übermittlung des ATC-Flugplans in das Airport-CDM-Portal (**Airport Operational Data Base**).

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.

Seit Erweiterung des A-CDM Datenaustauschs auf Basis der Verordnung EU 2021/116 im Jahr 2024 kann der Flugplanabgleich bereits vor EOBT - 3 h stattfinden, nachdem ein ATC-Flugplan aufgegeben wurde.

Das Airport-CDM-Verfahren beginnt weiterhin ab dem Zeitpunkt EOBT - 3h. Voraussetzung dafür ist, dass der ATC-Flugplan dem Flughafen Datensatz zuvor eindeutig zugeordnet wurde.

2.2.1. *Airport Slot wird nicht eingehalten*

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 Airside Coordination and Data Center (ACDC) der Fraport AG.

2.2.4. *Predicted DPI - Datenaustausch mit dem NMOC*

Für Flüge mit entsprechend den vorangegangenen Punkten zugeordneten Flugplänen (Airport Slot vorhanden) wird vor dem Zeitpunkt EOBT-3h der Meldungstyp Predicted Departure Planning Information Message (P-DPI) generiert und an den Network Manager übermittelt.

P-DPI werden übermittelt, um die Planungsprozesse des Networkmanagers (Network Operations Plan, NOP) bereits vor EOBT-3h mit relevanten Flug Informationen des Airport Operation Plans (AOP) zu unterstützen, sobald sie am Flughafen verfügbar sind. In der P-DPI wird eine sogenannte „turnaroundTTOT“ als Target Take-off Time übermittelt, die nach den gleichen Regeln berechnet wird, wie die TTOT in der Early DPI.

Die Versendung von P-DPI wird ab Übermittlung der Early DPI zum Zeitpunkt EOBT-3h beendet.

Beispiel:

-TITLE DPI
-DPISTATUS PREDICTED
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDF
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 230801
-TAXITIME 0019
-TURNAROUNDTTOT 1844
-SOBT 1825
-SOBD 220801
-SID TOBAK3W
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678
-ATVSTATUSOUTBOUND INI

2.2.5. *Early DPI - Datenaustausch mit dem NMOC*

Zum Zeitpunkt EOBT-3h beginnt der A-CDM Prozess. Eine Early Departure Planning Information Message (E-DPI) wird generiert und an das NMOC übermittelt. Die Versendung der P-DPI wird beendet.

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 der lokalen Zielzeiten).

Beispiel:

-TITLE DPI
-DPISTATUS EARLY
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDF
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 230801
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SOBT 1825
-SID NOMBO8S
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678

2.2.6. 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. Wenn bereits vorhanden, enthält die T-DPI auch die aktuelle TOBT. Die T-DPI öffnet das so genannte „Slot Adjustment Window“, innerhalb dessen die CTOT bestmöglich an die jeweils gemeldete TTOT angepasst wird.

Beispiel:

-TITLE DPI
-DPISTATUS TARGET
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDF
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 230801
-TOBT 1825
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SID NOMBO8S
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678

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

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

- voraussichtliche Landezeit (ELDT) minus 3 Stunden (für Abflüge von A-CDM Flughäfen auch schon früher)
- 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+MTTT und EOBT, ermöglicht.

Bei diesem Abgleich kommt die Minimum Time To Turn(MTTT) zur Anwendung.

Die MTTT ist eine im System hinterlegte Zeit und ist abhängig von Luftverkehrsgesellschaft, Luftfahrzeugtyp und Zielflughafen.

Liegt der so errechnete Wert für EIBT+MTTT später als die EOBT des verknüpften Outbound-Flugplans, erfolgt eine Berechnung der Target Take-off Time auf Basis von EIBT+MTTT. Zusätzlich wird eine Information (A-CDM Alert CDM07) an die entsprechende Kontaktadresse der Luftverkehrsgesellschaft versendet, die auf Basis von EIBT+MTTT auch einen Vorschlag für eine entsprechende EOBT-Änderung enthält.

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.

Die ELDT aus der FUM kann einen entscheidenden Einfluss haben auf beispielsweise:

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

2.2.8. Airport CDM Alerts

Mögliche Airport-CDM-Alerts (Warn- und Informationsmeldungen) im Zusammenhang mit dem Abgleich der verschiedenen Flugdaten 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
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
CDM13	No ATC Flight Plan Available
CDM17	TTOT Within Night Flying Restriction
CDM34	Return To Stand Notification
CDM40	Aircraft Not Ready For Deicing
CDM43	Deicing Cancelled and TOBT Deleted

2.3. Target Off-Block Time (TOBT)

Die TOBT ist ein von Luftfahrtgesellschaft/Abfertigungsagent gemeldeter, verbindlicher Zeitpunkt, zu dem die gesamte Bodenabfertigung abgeschlossen sein wird, die Flugzeugtüren geschlossen, die Fluggastbrücken vom Luftfahrzeug entfernt sind sowie das Push-back Fahrzeug verfügbar ist. Unmittelbar nach Erhalt der Anlassfreigabe durch den Tower hat das Luftfahrzeug für die Push-Back/Taxi Freigabe bereit zu sein. TOBT ist die Orientierungszeit für alle Abfertigungsprozesse, außer Push-Back und Luftfahrzeugenteisung. Sie wird als beste verfügbare Zeit für die Koordination verwendet.

Bemerkung: Die Definition „Push-back Fahrzeug verfügbar“ umfasst entweder den Status „Fahrzeug disponiert“ oder „Fahrzeug auf Position“.

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.

Zum Zeitpunkt EOB-90 min wird automatisch eine TOBT für den Outbound-Flug generiert. Voraussetzung für die Veröffentlichung der automatisch generierten TOBT ist, dass der verknüpfte Inbound-Flug gestartet ist (der Status „Take-Off From Out Station“ ist vorhanden). Zu den Zeitpunkten ELDT-10min (TMO) und „Actual On-Block“ (AIBT) des verknüpften Inbound-Fluges wird die automatische generierte TOBT des Outbound-Fluges noch einmal überprüft und ggf. automatisch aktualisiert.

Für die Berechnung der automatisch generierten TOBT Generierung wird die Minimum Time To Turn (MTTT) verwendet.

Wichtige Abhängigkeiten für die automatische TOBT-Erstgenerierung und die automatischen Aktualisierungen sind:

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

Falls die TOBT für einen Flug nicht automatisch erstellt wird, muss sie, wie unter 2.3.3 beschrieben, vom TOBT-Verantwortlichen eingegeben werden.

Es findet keine Unterscheidung von direktem Umlauf und Flügen mit längerer Standzeit, die ggf. umgeschleppt werden, statt.

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.
- Änderungen der TOBT-Verantwortung dem Flughafen mitgeteilt werden (Application Form; erhältlich auf der Homepage www.cdm.frankfurt-airport.com)
- MTTT und Änderungen der MTTT dem Flughafen mitgeteilt werden (flightschedule@fraport.de)

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 nicht aktualisierte und somit falsche TOBT führt zu Vergeudung von Kapazitäten am Flughafen und im Luftraum sowie 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-90 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
- nach Ausgabe der TSAT kann die TOBT maximal dreimal korrigiert werden, bevor sie gelöscht werden muss
- Wenn TOBT und TSAT voneinander abweichen, kann die TOBT sicher bis zum Zeitwert der TSAT verspätet werden, ohne dass sich die TSAT durch diese Verschiebung verschlechtert. Das gilt auch für regulierte Flüge (mit CTOT).

Hinweis: Diese Regel gilt nicht, wenn für den Flug eine Enteisung auf der Position geplant ist und wenn die TOBT nach einer TOBT-Löschung neu eingegeben wird.

Da die TOBT auch weitere Prozesse am Flughafen steuert, sind Anpassungen der TOBT (auch Verfrühungen) von 5 Minuten und mehr durch den TOBT-Verantwortlichen einzugeben.

2.3.4. **Abweichungen von TOBT zu EOBT**

Die TOBT darf maximal 10 Minuten vor der EOBT liegen. Die Vorverlegung der TOBT vor die EOBT sollte die Ausnahme bleiben.

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 und in Abstimmung

mit dem TOBT Verantwortlichen eingegeben werden.

Nach dem Erhalt einer Flight Suspension (FLS) soll zuerst eine Aktualisierung der TOBT (Führungsgröße im A-CDM Datenaustausch) erfolgen und danach die Aktualisierung der EOBT.

Hinweis: Airlines können für ihre Flüge ab Frankfurt den EOBT Update Service von Eurocontrol / NMOC abonnieren. Wird dieser Service in Anspruch genommen, triggert eine TOBT-Änderung am Flughafen automatisch eine DLA-Meldung im Flugplansystem IFPS von EUROCONTROL und somit das entsprechende EOBT-Update.

Kontakt: airport-cdm@eurocontrol.int

2.3.5. **TOBT-Löschung**

In den folgenden Fällen ist die TOBT zu löschen:

- das Abfertigungsende 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 und erhält eine „Flight Suspension Message“ (FLS).

Die Eingabe einer neuen TOBT führt zur Übermittlung einer neuen Target DPI (T-DPI), welche eine „De-Suspension Message“ (DES) im System des NMOC auslöst. Eine CTOT wird nun wieder auf Basis der vorhandenen TOBT kalkuliert.

-TITLE DPI
-DPISTATUS CNL
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDF
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 230801
-REASON TOBTUNKNOWNOREXPIRED
-IFPLID AA12345678

2.3.7. **TOBT bei Wechsel des Luftfahrzeugs**

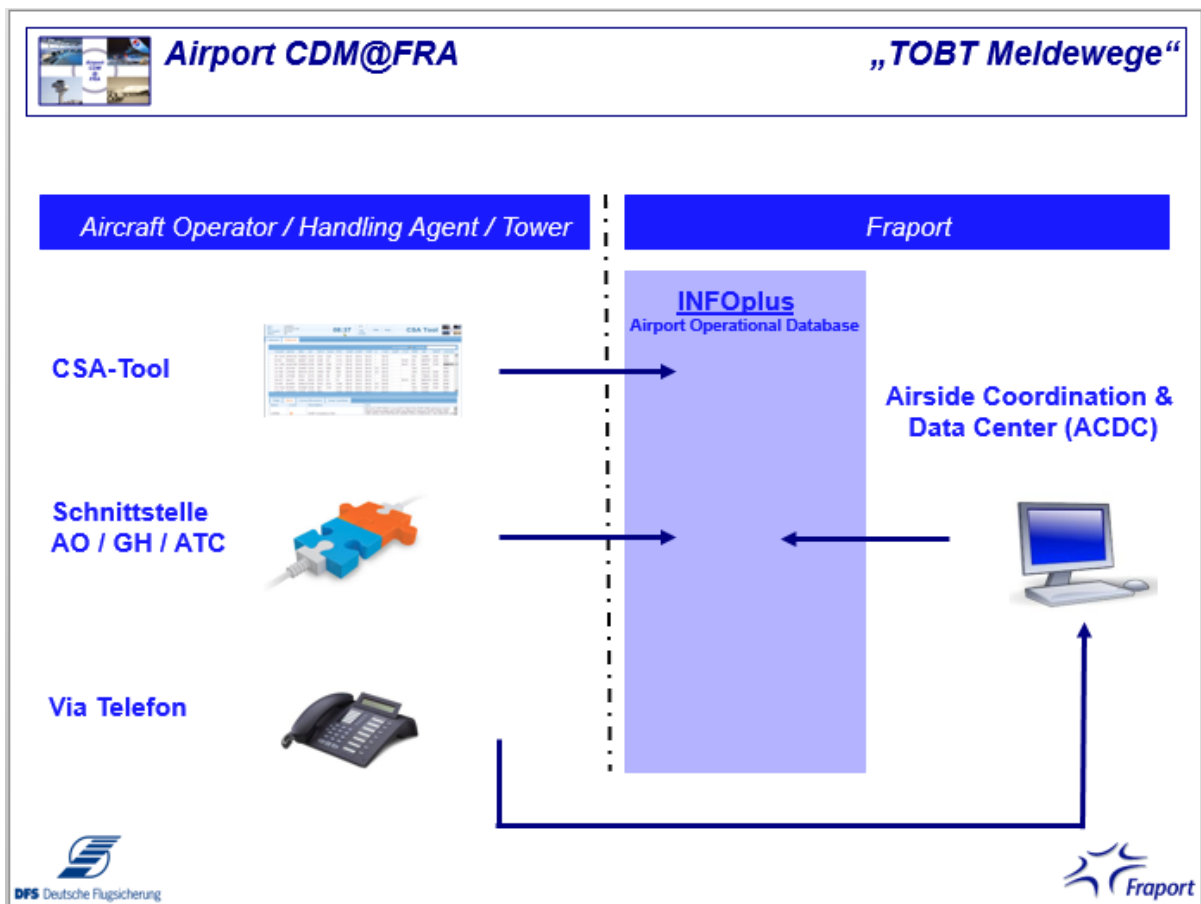
Bei Wechsel des Luftfahrzeugs ist eine entsprechende Änderungsmeldung (CHG – Type/Registration) abzusetzen. Die TOBT bleibt erhalten und wird dem neuen Luftfahrzeug zugeordnet.

2.3.8. TOBT-Meldewege

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

- CSA-Tool
- Internes System des Airline/Handling Agenten (über Schnittstelle)
- Fraport-Airside Coordination and Data Center (ACDC)

nach telefonischer Anfrage: +49 69 690 71740



Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt

- Bei Fraport Executive Aviation Services in das CSA-Tool:
Telefon: +49 69 690 71718 / 71719

2.3.9. *Anzeige von TOBT und weitere Informationen an Positionen mit elektronischem Display (A-VDGS)*

Anzeige der TOBT und aller TOBT-Updates (UTC), sobald eine TOBT für den geplanten Abflug vorhanden ist.

Anzeige eines TOBT Countdown, der ab 20 Minuten vor TOBT die Minuten bis zum Erreichen der TOBT zählt und anzeigt.

Bevor der Zeitwert der TOBT erreicht wird, hat der Zähler einen negativen Wert (z.B. „-10“).

Wenn der Zeitwert der TOBT erreicht wird, wird der Zählerwert „0“ angezeigt.

Wird der Zeitwert der TOBT überschritten, werden die Minuten mit einem positiven Wert weitergezählt (z.B. „5“).

Anzeige der TSAT und aller TSAT-Updates (UTC), wenn der Zeitpunkt TOBT- 7 min. erreicht wurde.

Anzeige der geplanten Startbahn (RWY) und der zu erwartenden Standard Instrumental Departure Route (SID) ab 40 Minuten vor TOBT. Dadurch soll der Cockpit-Crew eine frühzeitige Flugvorbereitung durch Eingabe der RWY und SID Informationen in die Flight Management Systeme bereits vor der Start-Up Freigabe (SUG) ermöglicht werden.

Diese Information ersetzt nicht die noch erforderliche Flugverkehrskontrollfreigabe des Fluglotsen. Maßgeblich für den Piloten ist ausschließlich die rechtsverbindliche Flugverkehrskontrollfreigabe.

Nachdem eine TOBT vom TOBT-Verantwortlichen gelöscht wurde, werden der TOBT Zeitwert und der Countdown auf der Anzeigetafel ebenfalls gelöscht.

Es erfolgt die Anzeige: „FLIGHT SUSPENDED - NEW TOBT REQUIRED“.

Nach einer neuen TOBT durch den TOBT-Verantwortlichen und Neu-Sequenzierung des Fluges werden TOBT und TSAT wieder 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

CDM43 | Deicing Cancelled and TOBT Deleted

Details zu den Airport-CDM-Alerts sind in Kapitel 3.3 erläutert.

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.

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

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
- Variable Rollzeit
- Parkposition / -bereich
- Startbahn (Sequenzierung getrennt nach Parallelbahnsystem und RWY18)
- Luftfahrzeugenteisung

2.4.2. TSAT-Meldewege

Die Rückmeldung der TSAT und TSAT Updates erfolgt über die folgenden Meldewege:

- CSA Tool
- A-VDGS
- Schnittstelle für z.B Airline- oder Ground Handler Systeme
- Airport-CDM App
- Systeme der Vorfeldkontrolle (FDPS)
- Systeme des Towers (TFDPS)

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt :

- CSA Tool

Informationen zur Airport-CDM App:

Die Airport-CDM App richtet sich ausschließlich an die am A-CDM Prozess beteiligten Partner, Airlines, Bodenverkehrsdienste und Handlings-Agenten. Vor allem Cockpit Crews und Ground Handler sollen durch die Visualisierung der Daten mit den wesentlichen A-CDM Informationen zu Ihrem Flug versorgt werden.

Die Nutzer dieser Zielgruppe können die App kostenlos im Apple App Store (iOS) sowie im Google Play Store (Android) unter dem Suchbegriffe „Airport CDM“ herunterladen und auf mobilen Endgeräten installieren.



Hinweis: Es ist zu beachten, dass eine TSAT erst zum Zeitpunkt TOBT -40 Minuten vorliegt.

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 Kapitel 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 TSAT – 10 Minuten.

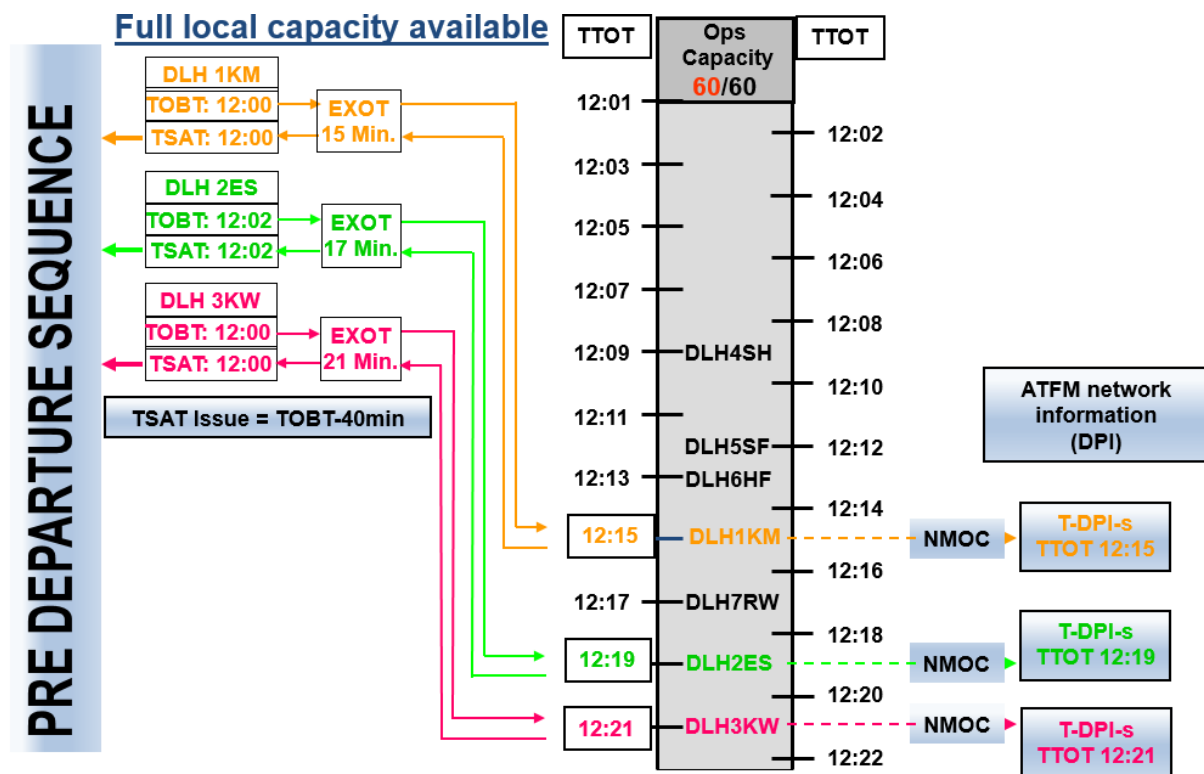
Für regulierte Flüge mit T-DPI „Sequenced“ ist die Aussendung einer zusätzlichen Ready Meldung (REA) nicht mehr erforderlich, ggf. kann eine zusätzliche T-DPI s manuell durch den Tower generiert werden.

Die CTOT wird bestmöglich an die lokale TTOT angepasst.

Beispiel Target DPI mit Status „Sequenced“:

-TITLE DPI
-DPISTATUS SEQ
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDF
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 230801
-TOBT 1825
-TSAT 1825
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SID NOMBO8S
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678

2.4.4. Prinzip der TSAT- und DPI-Generierung



2.4.5. Sequenztausch

Nach Berechnung der TSAT besteht innerhalb des Zuständigkeitsbereichs eines TOBT-Verantwortlichen im Ausnahmefall die Möglichkeit, Flüge zu tauschen. Auf Anfrage beim Tower können nur Flüge getauscht werden, die sich in der gleichen Sequenz befinden. Ein Tausch regulierter Flüge (CTOT) ist nicht vorgesehen.

Mögliche Tauschpartner können dem TOBT-Verantwortlichen im „CSA-Tool“ mittels der Funktion „Swap Candidate“ angezeigt werden.

2.4.6. Mögliche Airport-CDM-Alerts

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

CDM10	TOBT Rejected or Deleted
CDM11	Flight Not Compliant with TOBT/TSAT

Details zu den Airport-CDM-Alerts sind in Kapitel 3.3 erläutert.

2.5. Boarding Beginn

Der Einsteigevorgang sollte von allen Airlines am Flughafen Frankfurt durch die Nutzung des Systems „Digitale Gateansage (DGA)“ eingeleitet werden.

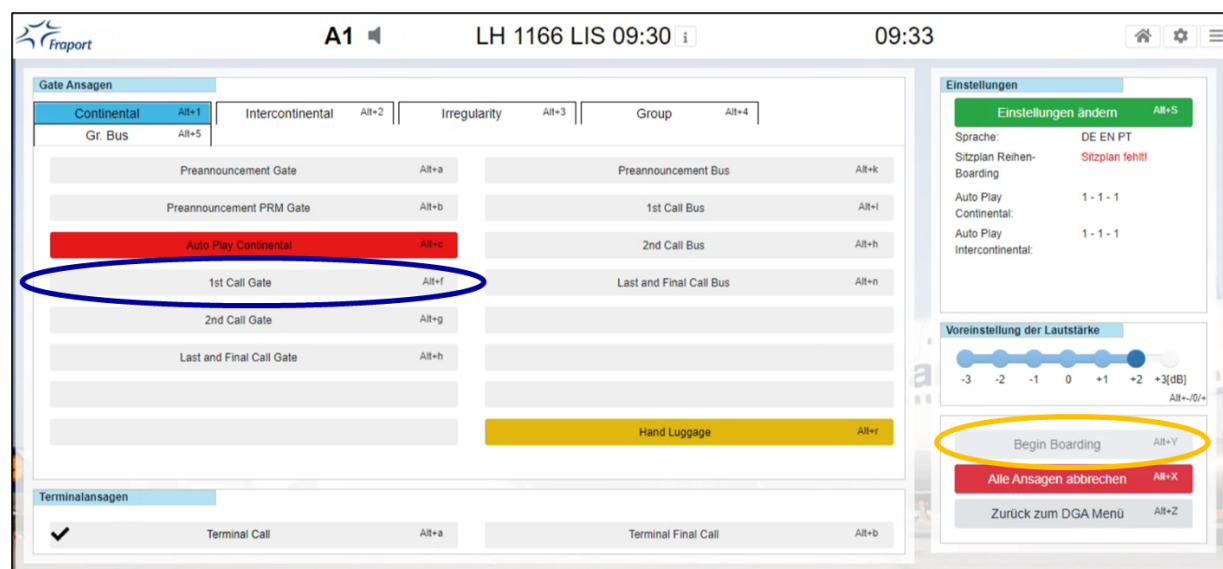
Ein Zugang zum System Digitale Gateansage wird von der Fraport AG ohne Zusatzkosten zur Verfügung gestellt.

Die Nutzung der Digitalen Gateansage ist bindend und ist in der Fraport Terminalordnung (C.2.3) in Kapitel 8.1.3-Begin Boarding beschrieben.

Es gibt zwei Möglichkeiten den Einsteigevorgang einzuleiten:

1. Nutzung des Buttons „1st call“ für die akustische Ansage am Gate.
2. Nutzung des Buttons „Begin Boarding“ ohne akustische Ansage.

Beide Möglichkeiten setzen den Airport CDM Zeitstempel ASBT (Actual Start Boarding Time).



Alternativ kann die Meldung auch automatisch über eine Schnittstelle zum Flughafensystem erfolgen, wenn diese vorhanden ist.

2.5.1. Mögliche Airport CDM Alerts

Mögliche Airport CDM Alerts im Zusammenhang mit Beginn Boarding sind:

CDM09 | Boarding not started

Details zu den Airport CDM Alerts sind in Kapitel 3.3 detailliert erläutert.

2.6. Luftfahrzeugenteisung

Die Festsetzung der Luftfahrzeugenteisungssequenz erfolgt anhand der Pre-Departure Sequenz des A-CDM Verfahrens.

Folgende Faktoren werden bei der Ermittlung der Enteisungsreihenfolge und der Berechnung des erwarteten Enteisungsbeginns ECZT (Estimated Commencement of Deicing Time) berücksichtigt:

- Lokale Einflüsse (Bahnsperren, operationelle Kapazität)
- Netzwerkeinflüsse – NMOC (CTOT)
- Target Off-Block Time (TOBT) = AO Commitment
- Target Start-Up Approval Time (TSAT) = A-CDM Commitment
- Rollzeiten
- Estimated Deicing Time (EDIT) = erwartete Enteisierungsdauer
- Zeitpunkt der Enteisungsanfrage

2.6.1. *Enteisungsanfrage*

Jede Luftfahrzeugenteisung ist bei der zuständigen Enteisierungsfirma mit Angabe des „Callsigns“ (der kommerziellen Flugnummer oder des ATC-Callsigns) bzw. der Parkposition in Auftrag zu geben.

Aufgrund des Einflusses der Enteisierung auf die Sequenzierung wird dringend empfohlen, eine Enteisierung bis zum Zeitpunkt TOBT - 40 min. (Zeitpunkt der TSAT Veröffentlichung) anzufordern.

Ein Enteisungsrequest der später als 25 Minuten (TOBT < 25 Min.) vor dem aktuellen Zeitwert der TOBT übermittelt wird, führt dazu, dass der Flug entsprechend Verfügbarkeit und Reihenfolge der freien Ressourcen der zuständigen Enteisierungsfirma zur Enteisierung eingeplant wird. Dadurch sollen Häufigkeit von TSAT Änderungen und Nachteile für Flüge, die eine Enteisierung zeitgerecht angefordert haben, reduziert werden.

Die Enteisungsanfrage wird in den Systemen „CSA-Tool“ und „INFOplus“ als ICE = E oder A-CDM Status „DIR“ („Deicing was requested“) veröffentlicht und angezeigt.

Hinweis: Stellt ein Luftfahrzeugführer seine Enteisungsanfrage nachdem er seine Parkposition verlassen hat (A-CDM Status „OFB“), erfolgt die Enteisierung in Abhängigkeit der vorhandenen Enteisierungskapazitäten der zuständigen Enteisierungsfirma grundsätzlich als Positions-Enteisung.

2.6.2. *Festlegung des Enteisierungsortes*

Die Planung des Enteisierungsortes erfolgt durch die zuständige Enteisierungsfirma. Dabei wird zwischen der Positionsenteisierung und der Remoteenteisierung unterschieden. Die Planung wird über den gesamten Enteisungsprozess überwacht und kann ggf. angepasst werden.

Bei Positionen, die mit einem Ramp Display (A-VDGS) ausgerüstet sind, werden die Informationen zum geplanten Enteisierungsort („DE-ICE ON POS“ oder „DE-ICE ON PAD“) angezeigt.

2.6.3. *Positions-Enteisung*

Die Enteisierung des Luftfahrzeuges erfolgt auf einer Terminal- oder Vorfeldposition. Hierbei sind alle Türen und Luken geschlossen, Treppen und / oder Fluggastbrücken entfernt, die Abstellposition frei von jeglichem Abfertigungsgerät und die Triebwerke noch nicht

angelassen.

Bei der Positions-Enteisung muss das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt TOBT für die Enteisung bereit sein. Das Enteisungsende, die Estimated End of Deicing Time (EEZT), entspricht in der Regel der TSAT.

Eine Positions-Enteisung wird im System „CSA-Tool“ als ICE = P oder als A-CDM Status „ICP“ veröffentlicht und angezeigt. Gleichzeitig wird auch die erwartete Enteisungsdauer (EDIT) veröffentlicht.

Anmerkung: Kurzfristige Änderungen können aus operationellen Gründen (z.B. Verkehrssituation) notwendig sein.

2.6.4. Remote-Enteisung

Ist ein Flug für eine Remote-Enteisung vorgesehen, so erfragt der Pilot die Anlass- und Streckenfreigabe entsprechend der für seinen Flug veröffentlichten TSAT beim Tower:

„REQUEST START-UP FOR REMOTE DE-ICING“

Die Vorfeldkontrolle führt das Luftfahrzeug zum vorgesehenen Enteisungspfad bzw. zur vorgesehenen Enteisungsfläche. Dort wird es durch die zuständige Enteisungsfirma enteist.

Eine Remote-Enteisung wird im System „CSA-Tool“ als ICE = R oder als A-CDM Status „ICR“ veröffentlicht und angezeigt. Gleichzeitig wird auch die erwartete Enteisungsdauer (EDIT) veröffentlicht.

Anmerkung: Kurzfristige Änderungen können aus operationellen Gründen (z.B. Verkehrssituation) notwendig sein.

2.6.5. Planung des Enteisungsbeginns

Wurde der Enteisungsort festgelegt und für den Flug bereits eine TSAT (A-CDM-Status „SEQ“) veröffentlicht, wird die ECZT durch die zuständige Enteisungsfirma bekannt gegeben und in den Systemen „CSA-Tool“ und „INFOplus“ veröffentlicht und angezeigt.

In der ECZT sind die Fahrzeit zur Position und die Rüstzeit der Fahrzeuge berücksichtigt.

Bei einer Remoteenteisung wird grundsätzlich keine ECZT veröffentlicht, da diese aufgrund der infrastrukturellen und operationellen Gegebenheiten nur unzureichend geplant werden kann.

2.6.6. Enteisungsbeginn und -ende

Die Enteisung kann bis zu 5 Minuten vor oder nach der ECZT beginnen.

Mit Beginn des Sprühvorgangs am Luftfahrzeug, wird im Enteisungsfahrzeug automatisch die ACZT (Actual Commencement of Deicing Time) gesetzt. Ist der Deicing/Antiicing Code übermittelt, wird die AEZT (Actual End of Deicing Time) gesetzt.

Die ACZT bzw. AEZT wird sowohl bei Positions- als auch bei Remote-Enteisung im System „CSA-Tool“ veröffentlicht und angezeigt.

Der Flug erhält den A-CDM Status „ADB“ (Actual Deicing Begin) und „ADE“ (Actual Deicing End).

2.6.7. Saisonaler Enteisungsplan

Eine detaillierte Beschreibung des Enteisungsverfahrens für den Flughafen Frankfurt ist dem jeweils gültigen saisonalen Enteisungsplan zu entnehmen.

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

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 EDDF
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 230801
-TOBT 1825
-TSAT 1825
-TAXITIME 0029
-TTOT 1854
-SID NOMBO8S
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-DEPSTATUS DEICING
-IFPLID AA12345678

2.6.9. Mögliche Airport CDM Alerts

Mögliche Airport CDM Alerts im Zusammenhang mit der Luftfahrzeugenteisung sind:

CDM40	Aircraft not ready for deicing
CDM43	Deicing cancelled and TOBT deleted

Details zu den Airport CDM Alerts sind in Kapitel 3.3 detailliert erläutert.

2.7. Start-Up und Push-Back

Die Freigaben für Start-Up (ASAT) und Push-back (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. Enteisung sein
- Das grundsätzliche Verfahrensfenster für die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe ist im Zeitraum TSAT - 5 Minuten bis TSAT + 5 Minuten
- Die Anfrage zur Erteilung der Anlass- u. Streckenfreigabe soll im Zeitraum TSAT - 5 Minuten bis TSAT + 5 Minuten erfolgen
- In Abhängigkeit von der TSAT und der momentanen Verkehrssituation erteilt Clearance Delivery (Tower) die Anlass- und Streckenfreigabe
- Hat ein Flug bereits seine Anlassfreigabe erhalten und ein TOBT Update wird nötig, ist eine TOBT Eingabe nicht mehr möglich. Erst nach Löschung der Anlassfreigabe kann eine neue TOBT gesetzt werden
- Spätestens 5 Minuten nach Erhalt der Anlassfreigabe (ASAT) muss auf Push-Back Positionen die Anfrage für Push-Back bei der Vorfeldkontrolle erfolgen
- Spätestens 10 Minuten nach Erhalt der Anlassfreigabe (ASAT) muss auf Durchrollpositionen die Anfrage für Taxi bei der Vorfeldkontrolle erfolgen

Bei Verzögerungen sind Clearance Delivery und die Vorfeldkontrolle zu informieren, andernfalls wird die TOBT nach Ablauf der veröffentlichten Zeitfenster gelöscht und es muss eine Neueingabe der TOBT erfolgen.

2.7.1. Datalink Clearance (DCL)

Für Datalink Departure Clearance (DCL) gelten weiterhin die veröffentlichten Verfahren sowie die in der AIP AD 2 EDDF 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“

Die Push-Back Anfrage muss im Zeitraum TSAT - 5 Minuten bis TSAT + 5 Minuten erfolgen. Die Taxi Anfrage auf Durchrollpositionen muss im Zeitraum TSAT - 5 Minuten bis TSAT + 10 Minuten erfolgen.

2.7.2. Remote Holding

Wenn ein Luftfahrzeug aufgrund einer späten TSAT seine von einem ankommenden Luftfahrzeug benötigte Parkposition nicht rechtzeitig verlassen kann und die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind, kann das Remote Holding Verfahren in Abstimmung mit der Positions- und Gate-Vergabe im ACDC und der Vorfeldkontrolle angewendet werden.

Voraussetzungen:

- Die Differenz zwischen TOBT und TSAT beträgt mindestens 15 Minuten
- Es wurde noch keine Anlass –bzw. Streckenfreigabe via Datalink (DCL) erteilt
- Eine geeignete Remote Position steht zur Verfügung
- Es ist keine Remote Enteisung in Betrieb
- Das Luftfahrzeug muss zur TOBT bereit sein, die Parkposition zu verlassen
- Der Schlepper muss zur TOBT bereit sein

Anmeldung für Remote Holding:

Die Anmeldung für Remote Holding kann durch den Aircraft Operator (AO) oder seinen Vertreter z.B. Groundhandler (GH), durch der Positions- und Gate-Vergabe im ACDC oder durch die Vorfeldkontrolle erfolgen.

Die der Positions- und Gate-Vergabe im ACDC nimmt die Anmeldung entgegen und prüft diese in Abstimmung mit der Vorfeldkontrolle.

Prüfung der Voraussetzungen:

Die der Positions- und Gate-Vergabe im ACDC überprüft die Voraussetzungen für die Teilnahme am Remote Holding Verfahren und legt eine geeignete Remote Position fest oder stimmt diese mit der Vorfeldkontrolle ab.

Ablehnung:

Sind die Voraussetzungen nicht erfüllt, lehnt die Positions- und Gate-Vergabe im ACDC die Anmeldung für Remote Holding ab und teilt diese Entscheidung mit.

Betriebsbedingt bzw. aus verkehrstechnischen Gründen (z.B. bei Remote De-Icing) kann eine Anmeldung für Remote Holding durch die Vorfeldkontrolle abgelehnt werden, auch wenn die Voraussetzungen erfüllt sind.

Durchführung:

Ist das Luftfahrzeug bereit, stellt der Luftfahrzeugführer den Start-Up- / bzw. Push-Back Request für Remote Holding direkt bei der Vorfeldkontrolle.

Hinweis:

Dieser Request entspricht nicht der Anlass- und Streckenfreigabe, die nach dem Erreichen der Remote Position beim Tower gestellt werden muss.

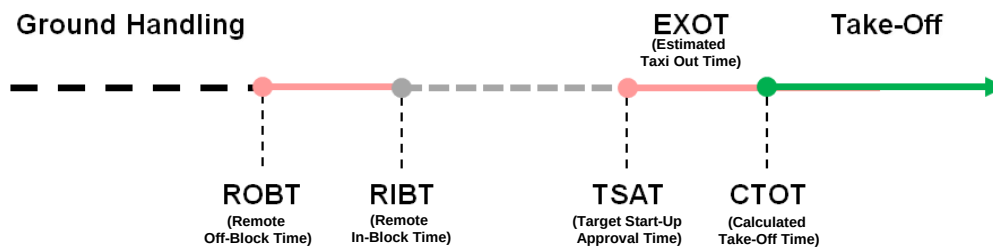
Mit Erteilung der Remote Off-Block Freigabe setzt der Vorfeldlotse die Remote Off-Block Time (ROBT).

Ist das Luftfahrzeug auf der Remote Position angekommen, setzt der Vorfeldlotse die Remote In-Block Time (RIBT).

Mit dem Erreichen der Remote Position ist das RMH Verfahren beendet.

Die Anlass- und Streckenfreigabe ist danach gemäß der gültigen Verfahren beim Tower einzuholen.

Grafische Darstellung des Remote Holding Verfahrens:



2.7.3. ATC-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC

Zum Zeitpunkt Actual Offblock erfolgt das Absetzen einer ATC-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.

Lokale Besonderheiten:

Aufgrund der Innenhofproblematik am Flughafen Frankfurt wird zum Zeitpunkt „Actual Taxi Begin“ ggf. ein Update der ATC-DPI mit einer angepassten Target Take-Off Time (TTOT) an das NMOC übermittelt.

Beispiel ATC DPI:

-TITLE DPI
-DPISTATUS ATC
-ARCID DLH3354
-ADEP EDDF
-ADES LTBA
-EOBT 1825
-EOBD 230801
-TAXITIME 0019
-TTOT 1844
-SID NOMBO8S
-ARCTYP A320
-REG DAIPU
-IFPLID AA12345678

2.7.4. RTS (Return to Stand) Verfahren

Muss ein Luftfahrzeug nach Actual Off-Block (AOBT) z.B. wegen Technik zurück auf eine Parkposition, wird das RTS-Verfahren durch die Vorfeldkontrolle eingeleitet. Dadurch wird die Versendung des Airport CDM Alerts CDM34 “Return To Stand Notification” ausgelöst.

Wenn das Luftfahrzeug auf der Rückkehr-Position angekommen ist, wird der Flug zum Zeitpunkt des On-Blocks (AIBT) in den Status „Standby“ (SBY) gesetzt. Es werden alle Zielzeiten gelöscht und eine Cancel DPI (C-DPI) an das NMOC übermittelt. Das NMOC setzt den Flug mittels „Flight Suspension Message“ (FLS) aus.

Ebenfalls wird zu diesem Zeitpunkt der Airport CDM Alert CDM10 “TOBT Rejected or Deleted” an den entsprechenden AO/GH gesendet und darüber informiert, dass für diesen Flug der A-CDM Prozess abgebrochen wurde.

Der Pilot wird über den Vorgang informiert und aufgefordert mit seinem Aircraft Operator Kontakt aufzunehmen.

Sobald eine neue TOBT für den Flug bekannt ist, soll diese vom AO/GH gesetzt werden. Die Eingabe einer neuen TOBT führt zur Übermittlung einer neuen Target DPI (T-DPI), welche eine „De-Suspension Message“ (DES) im System des NMOC auslöst und sicherstellt, dass der Flug wieder am lokalen A-CDM Prozess teilnimmt.

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. Common Situational Awareness (CSA) Tool

Das Common Situational Awareness Tool ist ein System, welches den Nutzern den lesenden sowie schreibenden Zugriff auf betriebliche Daten gibt. Die Nutzer können über dieses Tool u.a. die Target Off-Block Time eingeben.

Mit dem CSA-Tool arbeiten die folgenden Dienststellen:

- Supervisor TWR (DFS)
- Clearance Delivery (DFS)
- Verkehrsdatenzentrale (Fraport AG)
- Fraport Executive Aviation Services
- Luftfahrtgesellschaften / Abfertigungsagenten

Das CSA-Tool kann von Abfertigungsagenten und Luftverkehrsgesellschaften als Web-Applikation bei der Fraport angefordert werden. Abhängig von der Berechtigung besteht Zugriff auf die dem Anwender zugeordneten Flüge mit detaillierten Fluginformationen bzw. kann für diese Flüge die TOBT eingegeben oder verändert werden.

Der Zugang zum CSA-Tool kann bei der Fraport AG kostenfrei beantragt werden. Das entsprechende Anmeldeformular wird auf der A-CDM Homepage unter www.cdm.frankfurt-airport.com bereit gestellt.

FLIGHT	ARCID	REG	A/C	DEST	GATE	POS	SOBT	EOBT	TOBT	#	TSAT	AOBT	CTOT	EOO	RWY	SID	RESP	STATUS
UX 1502	AEA13FU	ECMUZ	8738	MAD	E21	G3	10:45	14:00						03:15	18W	SOBRA1L	GHD	RDY
FR 2424	RVR242R	EGGSG	8738	VLC	D41	V116	11:05	11:05	11:20	1/3	11:21	11:21	11:41	00:16	18W	ANEK9L	TWR	DEP
UA 961	UAL961	N12005	878X	EWK	Z22	A22	11:25	15:00	15:00	*				03:35	07C	OBOKA1D	GHD	AOI
TUI 2258	TUI8P8	DABKA	8738	LPA	E22	V106	12:30	13:45	13:55	3/3	13:55			01:25	18W	ANEK9L	APR	SUG
LH 862	DUH862	DASKC	8738	OSL	B10	B10	12:40	12:40	13:45	2/3	14:01			01:21	07C	MARUNSE	APR	SUG
LH 1204	DUH1204	DACKB	CRJ9	BSL	B11	V1718	12:40	12:40	14:10		14:10		14:19	01:30	18W	ANEK9L	GHD	SEQ
LH 418	DUH418	DABYG	8748	IAD	Z66	A66	12:55	12:55	13:50	1/3	13:57	13:58		01:03	07C	OBOKA1D	APR	PBG
FI 521	ICE521	TFISV	8752	KEF	E23	V113	13:05	13:05	13:55	2/3	14:02	14:00		00:55	07C	OBOKA1D	APR	PBG
LH 064	DUH2FP	DIACNA	CRJ9	FMO	A68	V96	13:10	13:10	14:05	1/3	14:05			00:55	07C	MARUNSE	GHD	SEQ
LH 372	DUH372	DIACNV	CRJ9	FDH	A56	V97	13:15	13:35	13:40	2/3	13:44	13:43		00:28	18W	ANEK9L	TWR	DEP
LH 052	DUH052	DAIPT	A320	HAI	A30	V114	13:20	13:20	13:40	1/3	13:45	13:42		00:22	07C	MARUNSE	TWR	DEP
LH 1436	DUH1436	DAIUK	A320	LED	B41	B41	13:20	13:20	13:50	2/3	13:52	13:49		00:29	07C	MARUNSE	APR	TXG
LH 470	DUH470	DIABVT	8744	YYZ	B22	B22	13:25	13:25	13:35	2/3	13:35	13:46		00:21	07C	MARUN9D	TWR	DEP
LH 542	DUH542	DAIHK	A346	BOG	C15	C15	13:25	13:25	13:30	1/3	13:30	13:36		00:11	18W	SOBRA1U	TWR	DEP
LH 850	DUH850	DAIEC	A21N	HEL	A30	A30	13:25	13:25	13:30		13:35	13:40		00:15	07C	MARUNSE	TWR	DEP
LH 1012	DUH1012	DAIND	A20N	BRU	A13	A13	13:25	13:25	13:30	1/3	13:30	13:39		00:14	18W	SOBRA1U	TWR	DEP
LH 1128	DUH1128	DAIUI	A320	BCN	A18	A18	13:25	14:10	14:15	3/3	14:15			00:50	18W	ANEK9L	GHD	SEQ
AC 845	ACA845	CFVND	8789	YYC	B43	B43	13:30	13:30	13:30	*	13:32	13:40		00:10	07C	MARUN9D	TWR	DEP
LH 446	DUH446	DABYO	8744	DEN	Z69	A69	13:30	13:30	13:50		13:51	14:02		00:32	07C	OBOKA1D	APR	PBG
LH 518	DUH518	DAIGZ	A343	SJO	B42	B42	13:30	13:30	13:45	2/3	13:45	13:48		00:18	07C	OBOKA1D	TWR	TXG
LH 600	DUH600	DAIKO	A333	KA	B20	B20	13:30	13:30	13:35	1/3	13:35	13:37		00:07	07C	SULUS1D	TWR	DEP
TUI 6252	TUI252	DABAG	8738	AGA	E8	V108	13:30	14:10	14:10	2/3	14:10			00:40	18W	SOBRA1L		SIT
LH 402	DUH402	DABYK	8748	EWK	Z52	A52	13:35	13:35	13:45	1/3	13:51	13:49		00:14	07C	OBOKA1D	TWR	TXG
LH 498	DUH498	DABYP	8748	MEX	B23	B23	13:35	13:35	13:50	2/3	13:50	13:51		00:16	07C	MARUN9D	APR	TXG
LH 882	DUH882	DAISQ	A321	TLL	A34	A34	13:35	13:35	13:35	*	13:36	13:41		00:06	07C	MARUNSE	TWR	DEP
LH 8400	GEC8400	DALFD	877L	PVG	F211	F211	13:35	15:10	15:10	*				01:35	07C	SULUS1D	GHD	AOI
MU 220	CES220	B304N	A359	PVG	D1	D1	13:35	13:35	13:35	*	13:35	13:43		00:08	07C	MARUN9D	TWR	ALL
LH 612	DUH612	DAIDM	A321	GVD	B62	C5	13:40	13:58	13:45	1/3	13:52	14:01		00:21	07C	SULUS1D	APR	PBG

3.2. Darstellungssysteme des NMOC – NMOC CHMI und Network Operations Portal

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

Zugänge zu NMOC CHMI und NOP 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
- TOBT
- TSAT
- gesendeter DPI-Typ
- IFPS Inkonsistenzen
- EOBT Inkonsistenzen
- „Ready“ Status

AD EDDL Flight List at 07:12:21 / ATFCM

1 Thu 07 Sep 2017

VEF

12:20

UNT

16:20

TFC Type

Traffic Load

Where

Aerodrome

Is

EDDL

Compare

Regulated Demand

AO(s)

FMP

Cat

☒ Glob

☐ Dep

☐ Arr

☐ Show VFR/OAT at Aerodrome

☐ READY Flights Only

☐ Show Predicted Flights

FLS

189 flights

TOI/TA	STA	ARCID	ATYP	ADEP	ADEN	D	RM	T	ARF	IOBT	LV	U	E/CIOT	X	F	S	CL	AT	IOBT	TSAT	TI	A/TTOT	Delay	E/C/ATA	R	Opp	W	MSG	RESUL+	O	TI	EFL	TO	CCAMS
12:21A		OWY415	A321	LTRA	EDDL		TCDBJ	A	340	08:15	+12:35		09:12C	f	I	e	S				20	09:15		7	12:21A	N	N	SRM	EDDLA07	Y	340	5362		
12:23A			A319	LOWA	EDDL		OELDG	A	360	10:40	+14:40		11:10C	N	I	S					13	11:06		0	12:23A	N	N	SRM	EDDLA07	Y	360	1000		
12:24A	LU	SWR101A	B351	LSZH	EDDL		HBTRA	A	300	10:40	+15:10		11:25C	f	I	C	11:10	11:10	12	11:28ad			0	12:24A	N	N	SRM	EDDLA07	N	300				
12:25A		EWG08V	A319	LOWA	EDDL		OELYZ	A	380	11:15	+15:15		11:23C	N	I	S				3	11:23		5	12:25A	N	N	SRM	EDDLA07	Y	380	4505			
12:26A		EWG10V	A320	EGPF	EDDL		DAI2T	A	350	11:00	+15:06		11:16C	f	I	T				1	11:12		6	12:26A	N	N	REA	EDDLA07	N	350	3446			
12:26A		EWG07W	A320	LDSP	EDDL		DAEWV	A	360	10:10	+14:06		10:48C	N	I	S				5	10:46		33	12:26A	N	N	REA	LDH07M	Y	360	7314			
12:27A	LU	BER6747	DH8D	EDDR	EDDL		DABQC	A	200	11:30	+15:35		11:45C	f	I	C	11:35	11:35	10	11:45a			0	12:27A	N	N	SRM	EDDLA07	N	200				
12:28A	LU	DLH50W	A319	EDDM	EDDL		DALIF	A	340	11:30	+15:30		11:43C	f	I	C	11:30	11:30	13	11:40a			0	12:28A	N	N	SRM	EDDLA07	N	340				
12:29A		BER8588	A320	EDDL	LSZH		DABNY	t	350	12:15	+16:15		12:28C	F	I	C	12:15	12:15	13	12:29a			0	13:18A	N	N	SAM	KNTM07	N	350				
12:29A		EWG5Y	A320	EGLL	EDDL		DABNJ	A	330	11:10	+15:20		11:35C	f	I	C	11:20	11:20	20	11:36a			0	12:29A	N	N	SRM	EDDLA07	N	330	3470			
12:30A		ST17WZ	DH8D	EDDL	EVRA		YLSAX	t	250	12:20	+16:20		12:29E	F	I	C	12:20	12:21	9	12:30a			14:42A	N	N				250					
12:31A		OWY1857	A321	LTAI	EDDL		DABTV	A	360	08:30	+12:22		09:05C	N	I	S				8	08:57		13	12:31A	N	N	REA	EDDLA07	N	360	5343			
12:32A	LFU	EWG3YB	A320	EDDL	LOWA		DAIUI	t	370	11:50	+16:18		12:29C	F	I	C	11:50	12:18	11	12:32a			0	13:39A	N	N	SRM	XOON2C07	Y	370				
12:32A		OWY11E	A319	LIPZ	EDDL		DABWU	A	380	10:55	+15:10		11:19C	a	I	C	11:10	11:11	8	11:20a			1	12:32A	N	N	SRM	EDDLA07	Y	380				
12:32A		BER67B	DH8D	EDDR	EDDL		GPRPL	A	250	10:55	+14:55		11:16C	f	I	S				15	11:21		6	12:32A	N	N	SRM	EDDLA07	N	250	2065			
12:33A		BER62Z	A320	EDDL	LIRF		DABRI	t	370	11:45	+16:04		12:24C	F	I	C	12:04	12:11	13	12:33ad			7	14:12A	N	N	SRM	KALP2C07	Y	370				
12:37A		BER6776	DH8D	EDDL	EDDR		DABQD	t	210	12:25	+16:25		12:37E	F	I	C	12:25	12:25	12	12:37a			13:22A	N	N				210					
12:39A		BER1UA	DH8D	EDDL	EDDR		DABQE	t	210	12:30	+16:30		12:39E	F	I	C	12:30	12:30	9	12:39a			13:28A	N	N				210					
12:40A		AUI412	B733	EDDL	UKBB		URGBA	t	350	12:15	+16:15		12:28E	F	I	C	12:25	12:27	13	12:40a			14:51A	N	N				350					
12:44A		KLM30Y	F70	EDDL	EHAM		PEKZI	t	180	12:35	+16:35		12:44E	F	I	C	12:35	12:35	9	12:44a			13:14A	N	N	SLC			180					
12:44A	LU	EWG08G	A319	EGMT	EDDL		DABGM	A	330	11:15	+15:15		11:33C	f	I	S				10	11:38		8	12:44A	N	N	SRM	EDDLA07	N	330	2273			
12:44C		SKS6L	B738	EDDL	LTAI		TCBMR	I	390	12:30	+16:30		12:44C	N	I	C	12:30	12:30	14	12:44c			0	15:55C	N	A	SAM	KFFM07	N	390				
12:44C		BER95B	A320	EDDL	EDDM		DABNX	I	350	12:15	+16:32		12:44C	N	I	C	12:32	12:32	12	12:44cd			0	15:29C	N	A	SRM	KFFM07	N	350				
12:45A		BER17WZ	A320	EDDM	EDDL		DABFA	A	310	11:45	+12:10		12:03C	N	I	S				5	12:02		13	12:45A	N	N	REA	EDDLA07	N	310				
12:47A		OWY14V	A319	LFLF	EDDL		DABXA	A	320	11:25	+15:20		11:46C	N	I	S				5	11:42		13	12:47A	N	N	REA	EDDLA07	N	320				
12:49E	LU	BER6626	DH8D	EDDL	LSGG		DABQC	I	250	12:40	+16:40		12:49E	N	I	C				9	12:49e		14:09E	N	A				250					
12:50A	LU	DLH3VA	A320	EDDL	EDDF		DAI2O	t	210	12:30	+16:30		12:41E	F	I	C	12:30	12:39	11	12:50a			13:20A	N	N				210					
12:53A		SKX62D	B738	LGIR	EDDL		DASXQ	A	380	09:25	+13:25		09:44C	f	I	S				10	09:47		9	12:53A	N	N	SRM	LDH07M	Y	380	2035			
12:53C		EWG9CN	A320	EDDL	LIMC		DAIPW	I	330	12:35	+16:41		12:53C	N	I	C	12:41	12:41	12	12:53c			0	14:00C	N	A	SRM	KFFM07	N	330				
12:54A		AFR15MR	E170	EDDL	LFPG		FRBXN	t	240	12:40	+16:40		12:54E	F	I	C	12:40	12:40	14	12:54ad			13:37A	N	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.

AC AFR15MR Flight Data at 07-12:26 / ATFCM

IOBD: Thu 07 Sep 2017 IOBT: 12:40

ARCID: AFR15MR ADEP: EDDL ADES: LFPG

Details: Point Profile | Airspace Profile | Restriction Profile

AO AFR	Aircraft Type E170	Registration Mark	CCAMS Code
OPR AO HOP	Initial RFL 240	RVR 200	CEQPT DE2E3FG10RSWY

Last MSG From

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

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

Route

N0435F240 MODRU1H MODRU 2717 GOBNO UZ717 MAS UM617 SISGA UZ319 MOPIL MOPIL8W

Regulation

Reroute TRY and Apply NOT allowed

FLS Resp By	RRP Resp By	Regulation	FCM	Ref Location
Rerouting Ref	Slot Tol Viol			
REGUL+	Last MSG Received			
Regcause	Last MSG From			
Delay	ATT			
TTO Fix				

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.

AC AFR15MR Operational Log at 07-12:29 / ATFCM

IOBD: **Thu 07 Sep 2017** IOBT: 12:40 From: Wed 06 Sep 2017 at 00:00

ARCID: **AFR15MR** ADEP: **EDDL** Until: Fri 08 Sep 2017 at 00:00

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

TACT_ID: **519411** Correspondent: **EDDLYDYX @AFTN**

IFPS_ID: **AA67712151** OPLOG_ID: ☒ Wrap 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

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.

3.3.1. 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 Fraport Airside Coordination and Data Center (ACDC):

- **acdc@fraport.de**
- **Telefon: +49-69 690 71740**

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.

3.3.2. Flüge der allgemeinen Luftfahrt

Für Flüge der allgemeinen Luftfahrt ohne Abfertigungsagenten ist dies nicht erforderlich, da die Meldungen des Airport-CDM-Verfahrens direkt an den Traffic Agenten der Fraport Executive Aviation Services (GAT) übermittelt werden.

3.3.3. Airport CDM@FRA Warn- und Informationsmeldungen**CDM01 "No Airport Slot Available, or Slot Already Correlated"***DLH1AB/LH123**CDM01**1002171200UTC**FRA/EDDF**AIRPORT SLOT (SOBT) NOT AVAILABLE OR SLOT ALREADY CORRELATED.
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**1002171200UTC**FRA/EDDF**ATC FLIGHT PLAN EOBT 1200 UTC IS NOT CONSISTENT WITH AIRPORT SLOT
SOBT 1100 UTC.
PLEASE VERIFY.***CDM03 "Aircraft Type Discrepancy"***DLH1AB/LH123**CDM03**1002171200UTC**FRA/EDDF**AIRCRAFT TYPE INCONSISTENCY BETWEEN ATC FLIGHT PLAN A321 AND
AIRPORT DATABASE A320.
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**1002171200UTC**FRA/EDDF**AIRCRAFT REGISTRATION INCONSISTENCY BETWEEN ATC FLIGHT PLAN DABCD AND AIRPORT DATABASE DABCE.**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**1002171200UTC**FRA/EDDF**DESTINATION INCONSISTENCY BETWEEN ATC FLIGHT PLAN HEGN AND AIRPORT DATABASE HESH.**IMMEDIATE UPDATE OF ATC FLIGHT PLAN OR AIRPORT DATABASE NEEDED.*

NOTE: PLEASE CLARIFY WITH AIRPORT TRAFFIC OPERATION CENTER TEL: +49 69 690 17140.

CDM07 "EIBT + MTTT Discrepancy with EOBT"*DLH1AB/LH123**CDM07**1002171200UTC**FRA/EDDF**EIBT 1300 UTC OF INBOUND DLH1AX/LH122 + MTTT 0030 IS NOT CONSISTENT WITH OUTBOUND ATC FLIGHT PLAN EOBT 1300 UTC. PROPOSED EOBT 1330 UTC.**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 MAY BE DELAYED.

CDM07a "EIBT + MTTT Discrepancy with TOBT"*DLH1AB/LH123**CDM07A**1002171200UTC**FRA/EDDF*

*EIBT 1300 UTC OF INBOUND DLH1AX/LH122 + MTTT 0030 IS NOT CONSISTENT WITH OUTBOUND TOBT 1300 UTC. PROPOSED TOBT 1330 UTC.
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 MAY BE DELAYED.

CDM08 "EOBT Compliance Alert"*DLH1AB/LH123**CDM08**1002171200UTC**FRA/EDDF*

RECEIVED TOBT 1300 UTC IS OUT OF ATC FLIGHT PLAN EOBT 1230 UTC 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 RE-SOLVED.

CDM09 "Boarding Not Started"*DLH1AB/LH123**CDM09**1002171200UTC**FRA/EDDF*

*AT TOBT 1300 UTC – 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**1002171200UTC**FRA/EDDF**TOBT 1300 UTC 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**1002171200UTC**FRA/EDDF**FLIGHT NOT COMPLIANT WITH TOBT 1300 UTC / TSAT 1300 UTC.**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.

CDM13 "No ATC Flight Plan Available"*NO ARCID/LH123**CDM13**1002171200UTC**FRA/EDDF**THE ATC FLIGHT PLAN IS NOT AVAILABLE.**SUBMISSION OF NEW ATC FLIGHT PLAN NEEDED.*

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

CDM17 "TTOT within Night Flying Restriction"*DLH1AB/LH123**CDM17**1002171200UTC**FRA/EDDF**TTOT 2245 UTC AT OR BEYOND 2200 UTC.**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.

CDM34 "Return To Stand Notification"*DLH1AB/LH123**CDM34**1002171200UTC**FRA/EDDF**FLIGHT IS RETURNING TO STAND V170. THE FLIGHT WILL BE SUSPENDED WHEN IN-BLOCK.**NEW EOBT AND TOBT IS REQUIRED.*

NOTE: ATC FPL DLH1AB AND THE AIRPORT CDM PROCESS WILL BE SUSPENDED.

CDM40 "Flight not Compliant with TOBT for deicing"*DLH1AB/LH123**CDM40**1308231200UTC**FRA/EDDF**FLIGHT NOT COMPLIANT WITH TOBT 1155 UTC. DEICING COULD NOT BE INITIATED.**UPDATE OF TOBT NEEDED.*

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

CDM43 "Deicing cancelled and TOBT deleted"*DLH1AB/LH123**CDM43**1308231200UTC**FRA/EDDF**AIRCRAFT WAS NOT READY FOR DEICING. DEICING IS CANCELLED AND TOBT IS DELETED.**FIRST NEW TOBT AND THEN NEW DEICING REQUEST REQUIRED.*

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

4. Veröffentlichungen

4.1. Luftfahrthandbuch (AIP)

Das Airport-CDM-Verfahren am Flughafen Frankfurt ist im Luftfahrthandbuch Deutschland, unter AIP AD 2 EDDF veröffentlicht.

4.2. Richtlinien der Fraport AG

Das Airport-CDM-Verfahren am Flughafen Frankfurt ist in den Richtlinien der Fraport AG unter den Punkten

C 2.5 Vorgaben zum Umgang mit Flugbetriebsdaten

C 2.3 Terminalordnung

hinterlegt.

5. Prozessverantwortliche / Ansprechpartner

A-CDM Local Manager

Stefan Hilger

s.hilger@Fraport.de

Allgemein:

info@cdm.frankfurt-airport.com

Homepage:

www.cdm.frankfurt-airport.com