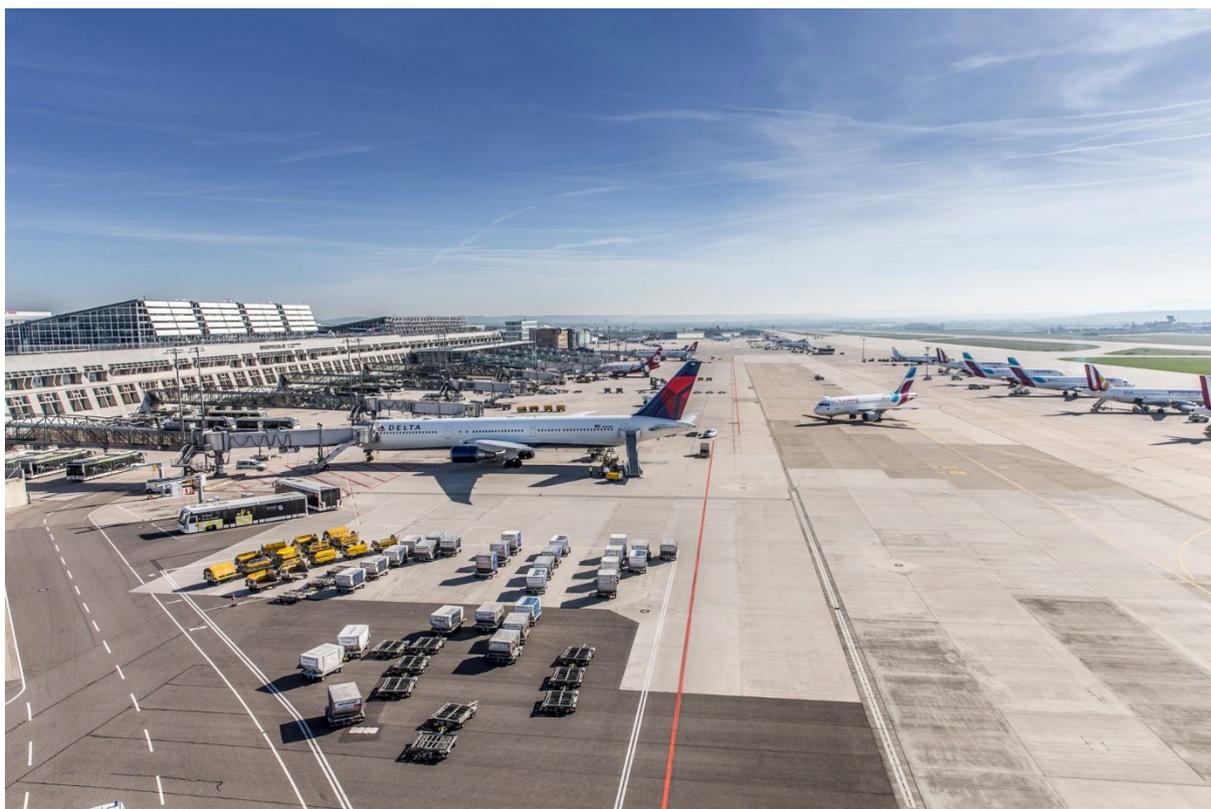


Brief Description Airport-CDM-Verfahren



Flughafen Stuttgart

Version 1.6



Von der Europäischen Union kofinanziert
Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)

Änderungsübersicht:

Version	Stand	Bemerkung	Autor/in
1.0	24.04.2013	Basisversion	A-CDM Projektteam
1.1	01.04.2014	Arbeitsversion	A-CDM Projektteam
1.2	01.05.2014	Einführungsversion	A-CDM Projektteam
1.3	07.03.2016	Inhaltliche Aktualisierung	ACDM@STR
1.4	01.02.2021	Inhaltliche Aktualisierung / Änderung Layout	ACDM@STR
1.5	15.03.2021	Entfall des Alerts CDM14	ACDM@STR
1.6	01.10.2022	Entfall der Alerts CDM41 und CDM42	ACDM@STR

Inhalt

INHALT.....	3
1. ALLGEMEIN.....	5
1.1 ZWECK DES DOKUMENTS	5
1.2 DEFINITION UND PARTNER	5
1.3 ZIELE VON AIRPORT-CDM.....	6
1.4 KOORDINATION MIT DEM NMOC.....	6
1.5 WESENTLICHE VERFAHRENSINHALTE	6
2. VERFAHREN.....	8
2.1 VERFAHRENSÜBERSICHT.....	8
2.2 ZUSAMMENFÜHRUNG DER VERSCHIEDENEN FLUGINFORMATIONEN	8
2.2.1 AIRPORT SLOT WIRD NICHT EINGEHALTEN	9
2.2.2 AIRPORT SLOT FEHLT	9
2.2.3 ANSPRECHPARTNER.....	9
2.2.4 EARLY DPI – DATENAUSTAUSCH MIT DEM NMOC.....	9
2.2.5 TARGET DPI – DATENAUSTAUSCH MIT DEM NMOC.....	9
2.2.6 FLIGHT UPDATE MESSAGE (FUM) - DATENAUSTAUSCH MIT DEM NMOC.....	10
2.2.7 AIRPORT-CDM ALERTS.....	10
2.3 TARGET OFF-BLOCK TIME	11
2.3.1 AUTOMATISCH GENERIERTE TOBT.....	11
2.3.2 TOBT-VERANTWORTLICHER.....	12
2.3.3 TOBT-EINGABEN UND -ANPASSUNGEN.....	12
2.3.4 ABWEICHUNGEN VON TOBT ZU EOBT.....	12
2.3.5 TOBT-LÖSCHUNG	12
2.3.6 CANCEL-DPI – DATENAUSTAUSCH MIT DEM NMOC	13
2.3.7 TOBT BEI WECHSEL DES LUFTFAHRZEUGS.....	13
2.3.8 TOBT-MELDEWEGE.....	13
2.3.9 TOBT-ANZEIGE AN POSITIONEN MIT ELEKTRONISCHEM DISPLAY	14
2.3.10 MÖGLICHE AIRPORT-CDM-ALERTS	14
2.4 TARGET START-UP APPROVAL TIME (TSAT).....	15
2.4.1 VERÖFFENTLICHUNG	15
2.4.2 TSAT-MELDEWEGE	15
2.4.3 TARGET-DPI „SEQUENCED“ – DATENAUSTAUSCH MIT DEM NMOC	15
2.4.4 PRINZIP DER TSAT- UND DPI-GENERIERUNG	16
2.4.5 SEQUENZTAUSCH	17
2.4.6 HANDHABUNG VON TOBT UND TSAT BEI STARKEN VERSPÄTUNGEN.....	17
2.4.7 MÖGLICHE AIRPORT-CDM-ALERTS	17
2.5 LUFTFAHRZEUGENTEISUNG	18
2.5.1 POSITIONS-ENTEISUNG	18
2.5.2 REMOTE-ENTEISUNG.....	18
2.5.3 MÖGLICHE A-CDM-ALERTS.....	19
2.6 START-UP UND PUSHBACK	20

2.6.1	ANLASSVERFAHREN ÜBER FUNK.....	20
2.6.2	ANLASSVERFAHREN ÜBER DATALINK DEPARTURE CLEARANCE (DCL)	20
2.6.3	ATC-DPI – DATENAUSTAUSCH MIT DEM NMOC.....	21
3.	<u>COMMON SITUATION AWARENESS / INFORMATION SHARING</u>	22
3.1	CSA-TOOL	22
3.2	DARSTELLUNGSSYSTEM DES NMOC – CHMI	22
3.2.1	NMOC CHMI FLIGHT LIST	22
3.2.2	NMOC CHMI FLIGHT DATA	23
3.2.3	NMOC CHMI OPERATIONAL LOG	24
3.3	AIRPORT CDM ALERTING / WARN- UND INFORMATIONSMELDUNGEN.....	25
3.3.1	KONTAKTADRESSE UND INFORMATIONEN.....	25
3.3.2	FLÜGE DER ALLGEMEINEN LUFTFAHRT	25
3.3.3	AIRPORT-CDM-INFORMATIONSMELDUNGEN (BEISPIELE).....	25
4.	<u>VERÖFFENTLICHUNGEN.....</u>	29
4.1	LUFTFAHRTHANDBUCH (AIP)	29
4.2	FLUGHAFENBENUTZUNGSORDNUNG	29
5.	<u>PROZESSVERANTWORTLICHE / ANSPRECHPARTNER.....</u>	29

1. Allgemein

1.1 Zweck des Dokuments

Das vorliegende Dokument beschreibt die Inhalte des Verfahrens zu Airport Collaborative Decision-Making (A-CDM) am Flughafen Stuttgart 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 EDDS AD 2.20) und dem Flugplatzhandbuch (FPH) soll es die bestmögliche Abwicklung von Airport CDM am Flughafen Stuttgart ermöglichen.

Dieses Dokument ist ab 1. Oktober 2022 gültig und ersetzt alle vorherigen Versionen.

1.2 Definition und Partner

Airport CDM ist der operationelle Ansatz zur Abwicklung eines optimalen Umdrehprozesses am Flughafen Stuttgart. 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 Stuttgart basiert auf European Airport CDM wie definiert im *Airport CDM Implementation Manual* von EUROCONTROL, der gemeinschaftlichen Spezifikation („Community Specification“) zu Airport CDM, sowie den Empfehlungen 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 Stuttgart 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 operationaler 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 Anlassfreigabe erwarten kann. Sie basiert auf TOBT, EXOT, CTOT (falls reguliert) und der tatsächlichen operationellen Kapazität. Die Anlassfreigabe und die Freigabe zum Pushback erfolgen ausschließlich unter Berücksichtigung von TOBT und TSAT.

TSAT = Airport-CDM-Zusage

- **Verbinden des Flughafens mit dem Netzwerk**

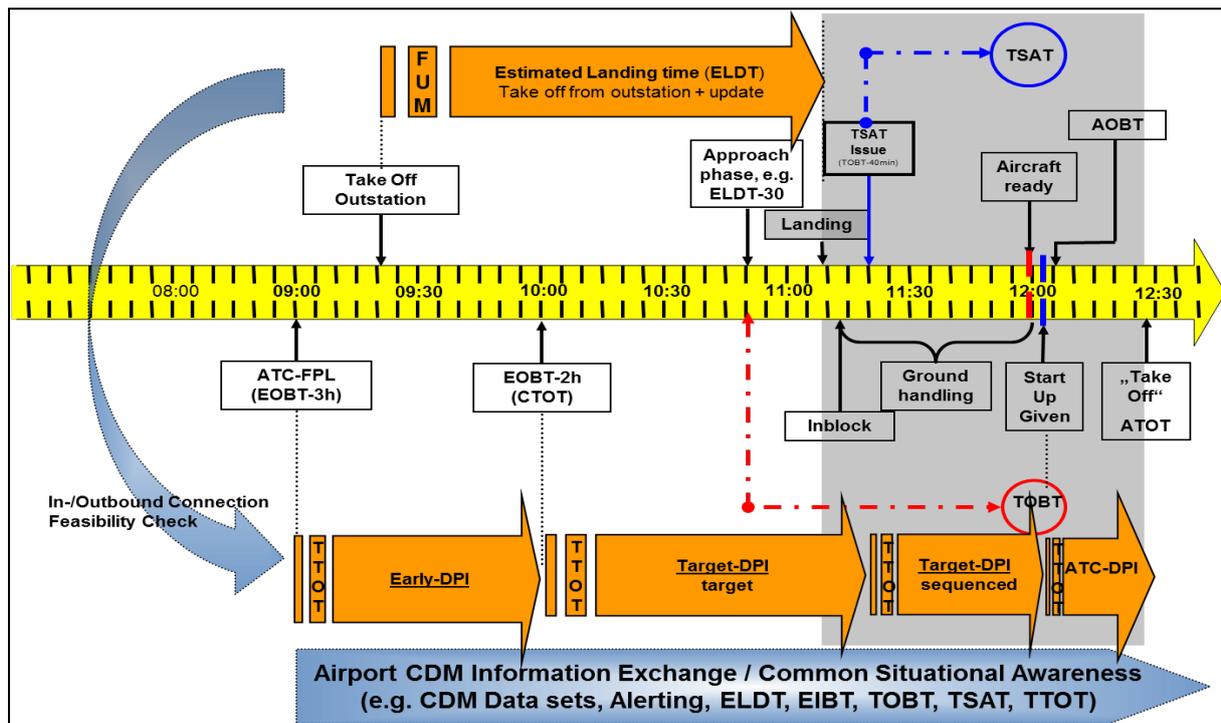
Ein automatisierter Datenaustausch mit dem europäischen ATFM (NMOC) über die lokale und Netzwerksituation ermöglicht qualitativ hochwertige Vorhersagen für An- und Abflüge.

2. Verfahren

2.1 Verfahrensübersicht

Die untenstehende schematische Darstellung zeigt den Umfang des am Flughafen Stuttgart 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 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
- 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 Coordination and Data Center (ACDC).

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 EWG8NP
-ADEP EDDS
-ADES LEPA
-EOBT 1125
-EOBD 201221
-TAXITIME 0011
-TTOT 1136
-SOBT 1125
-SID ROTWE5B
-ARCTYP A320
-REG DAEWM
-IFPLID AA12345678

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 EWG8NP
 -ADEP EDDS
 -ADES LEPA
 -EOBT 1125
 -EOBD 201221
 -TOBT 1125
 -TAXITIME 0011
 -TTOT 1136
 -SID ROTWE5B
 -ARCTYP A320
 -REG DAEWM
 -IFPLID AA12345678

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

Für Flüge zum Flughafen Stuttgart (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 plus die Minimum Turnaround Time (MTTT) 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 FPL) 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	<i>nicht verwendet</i>
CDM17	TTOT Within Night Flying Restriction
CDM41	De-Icing Confirmation Needed
CDM42	De-Icing Not Confirmed

2.3 Target Off-Block Time

Die TOBT ist ein von Luftverkehrsgesellschaft 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 zum Zeitpunkt TMO (Twelve Minutes Out) des verknüpften Inbound-Fluges eine automatische TOBT generiert, sollte nicht bereits eine manuell eingegebene TOBT vorhanden sein.

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

Bei der TOBT-Generierung kommt u.a. die Minimum Turnaround Time (MTTT) zur Anwendung. Die MTTT ist eine im System hinterlegte Zeit und ist abhängig von Luftverkehrsgesellschaft, Luftfahrzeugtyp und Flugart (Sort of Flight).

Wichtige Abhängigkeiten für die automatische TOBT-Erstgenerierung sind:

- wenn $EIBT + MTTT \leq EOBT + 5'$: TOBT = EOBT
- wenn $EIBT + MTTT > EOBT + 5'$: TOBT = EIBT + MTTT

Für Luftfahrzeuge, die keinem direkten Umlauf unterliegen und bereits am Flughafen Stuttgart parken, erfolgt die automatische Generierung der TOBT zum Zeitpunkt 90 min vor EOBT.

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 Luftverkehrsgesellschaft (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-180 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
- der eingegebene TOBT-Wert muss mindestens 3 Minuten vom vorherigen TOBT-Wert abweichen
- der eingegebene TOBT-Wert muss mindestens 5 Minuten später als der aktuelle Zeitpunkt liegen
- der eingegebene TOBT-Wert darf maximal 10 Minuten vor der EOBT des ATC-Flugplans 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.

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

Wird die TOBT für einen Flug durch den TOBT-Verantwortlichen gelöscht, erfolgt nach 2 Minuten die Übermittlung einer C-DPI-Meldung an das NMOC. Dies verursacht eine Flight Suspension Message (FLS) von NMOC. Soll der Flug weiterhin stattfinden, muss entweder eine neue EOBT via DLA- oder CHG-Message gemeldet werden, oder eine neue DPI (angestoßen durch TOBT-Neueingabe) für den Flug gesendet werden.

Beispiel:

-TITLE DPI
-DPISTATUS CNL
-ARCID EWG8NP
-ADEP EDDS
-ADES LEPA
-EOBT 1125
-EOBD 201221
-REASON TOBTUNKOWNOREXPIRED
-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:

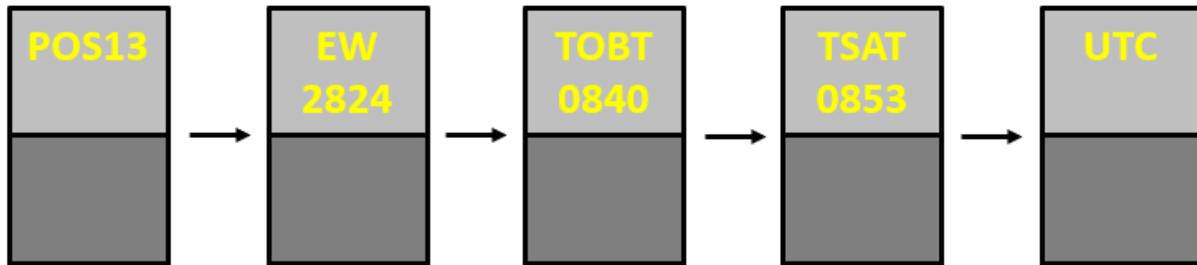
- Eingabe durch den TOBT-Verantwortlichen direkt in das web-basierte Common Situational Awareness Tool / CSA-Tool „Web-CaeSAr“
- In Ausnahmefällen: Eingabe durch das FSG Airport Coordination and Data Center nach Anforderung durch den TOBT-Verantwortlichen oder die Luftverkehrsgesellschaft in das CSA-Tool „CaeSAr“

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt:

- Eingabe durch den TOBT-Verantwortlichen direkt in das web-basierte Common Situational Awareness Tool / CSA-Tool „Web-CaeSAr“
- In Ausnahmefällen: Eingabe durch das FSG Airport Coordination and Data Center nach Anforderung durch den TOBT-Verantwortlichen, die Luftverkehrsgesellschaft oder den Pilot in Command in das CSA-Tool „CaeSAr“
- In Ausnahmefällen: Eingabe durch die DFS Tower Stuttgart nach Anforderung durch den Pilot in Command in das CSA-Tool „CaeSAr“ oder das Tower Flight Data Processing System (TFDPS)

2.3.9 TOBT-Anzeige an Positionen mit elektronischem Display

An den Positionen mit Andockführungssystem A-VDGS wird die TOBT in UTC angezeigt. Ab sieben Minuten vor TOBT wird zusätzlich alternierend die TSAT angezeigt. Mit Erreichen der TOBT wird nur noch die TSAT dargestellt.



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

Details zu den verschiedenen 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.

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
- Zugewiesene Startbahn
- Luftfahrzeugenteisung (nur Remote-Enteisung)

2.4.2 TSAT-Meldewege

Die Rückmeldung der TSAT erfolgt über die Meldewege:

- CSA-Tool „Web-CaeSAr“
- Display des Andockführungssystems
- Ramp Agent bzw. Abfertigungsdienstleister
- Übertragung an Systeme der Luftverkehrsgesellschaft
- In Ausnahmefällen: DFS Tower Stuttgart

Für Flüge der Allgemeinen Luftfahrt:

- CSA-Tool „Web-CaeSAr“
- Ramp Agent bzw. Abfertigungsdienstleister
- In Ausnahmefällen: DFS Tower Stuttgart

Die TSAT bzw. TSAT-Änderungen sind grundsätzlich vom TOBT-Verantwortlichen an die Flight Crew/Piloten zu übermitteln.

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 diese T-DPI 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 „Sequenced“ für regulierte Flüge zum Zeitpunkt 10 Minuten vor TSAT.

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.

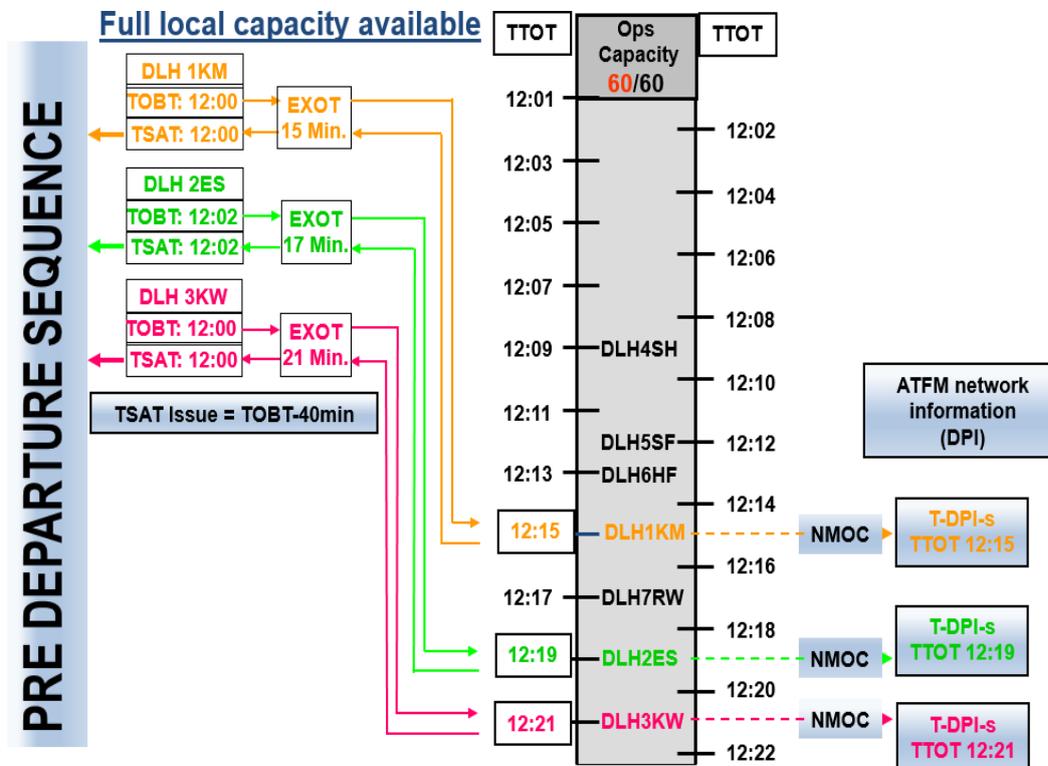
Die CTOT wird bestmöglich an die lokale TTOT angepasst.

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:

- TITLE DPI
- DPISTATUS SEQ
- ARCID EWG8NP
- ADEP EDDS
- ADES LEPA
- EOBT 1125
- EOBD 201221
- TOBT 1125
- TSAT 1125
- TAXITIME 0011
- TTOT 1136
- SID ROTWE5B
- ARCTYP A320
- REG DAEWM
- IFPLID AA12345678

2.4.4 Prinzip der TSAT- und DPI-Generierung



2.4.5 Sequenztasch

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 bei starken Verspätungen

Für Situationen, bei denen die CTOT oder lokale Kapazitätseinschränkungen zu einer großen TSAT / TOBT – Ablage führt, kann die Airline entscheiden, das 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
CDM17	TTOT Within Night Flying Restriction

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

2.5 Luftfahrzeugenteisung

Die Enteisansanforderung ist bevorzugt früher als 40 Minuten vor TOBT, spätestens jedoch 20 Minuten vor TOBT an den Ramp Agenten bzw. TOBT-Verantwortlichen zu melden und vom TOBT-Verantwortlichen in das web-basierte CSA-Tool einzugeben.

Die Luftfahrzeugenteisung am Flughafen Stuttgart wird ausschließlich auf insgesamt vier festgelegten Enteisungspads durchgeführt.

Die Enteisungszeiten sind bei der Festlegung der TOBT nicht zu berücksichtigen, sie werden auf Grundlage der Enteisansanforderung und der voraussichtlichen Enteisungsdauer bei der TSAT-Berechnung berücksichtigt. Die Anforderung einer Luftfahrzeugenteisung sollte deshalb so früh wie möglich erfolgen.

2.5.1 Positions-Enteisung

Luftfahrzeugenteisung auf der Parkposition wird am Flughafen Stuttgart nicht durchgeführt.

2.5.2 Remote-Enteisung

Die Remote-Enteisung wird am Flughafen Stuttgart auf vier definierten Enteisungspads mit den Bezeichnungen DP1 – DP4 durchgeführt.

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

Beispiel:

-TITLE DPI
-DPISTATUS SEQ
-ARCID EWG8NP
-ADEP EDDS
-ADES LEPA
-EOBT 1125
-EOBD 201221
-TOBT 1125
-TSAT 1125
-TAXITIME 0029
-TTOT 1154
-SID ROTWE5B
-ARCTYP A320
-REG DAEWM
-DEPSTATUS DEICING
-IFPLID AA12345678

2.5.3 Mögliche A-CDM-Alerts

Mögliche Airport-CDM-Alerts im Zusammenhang mit Enteisung bestehen nicht.

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

2.6 Start-Up und Pushback

2.6.1 Anlassverfahren über Funk

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 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.

2.6.2 Anlassverfahren über Datalink Departure Clearance (DCL)

Für Datalink Departure Clearance (DCL) gelten weiterhin die veröffentlichten Verfahren sowie die in der AIP AD 2 EDDS 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 Pushback-/Taxi-Anfrage muss dann im Zeitraum $TSAT \pm 5$ Minuten (TSAT-Fenster) erfolgen.

Sollte die DCL-Anfrage deutlich vor TSAT eingehen oder die Betriebssituation dies erfordern, wird Clearance Delivery nur die Streckenfreigabe übermitteln. Die Anlasserlaubnis ist dann innerhalb des TSAT-Fensters über Funk einzuholen.

Beispiele:

DCL mit Anlass- und Streckenfreigabe:

```
QU QXSXMXS
. STRDFYA 120507
CLD
FI LH65M/AN D-AEWU
- / STRDFYA.DC1/CLD 0501 210112 EDDS PDC 650
EWG65M CLRD TO EDDH OFF 25 VIA OKIBA4B
SQUAWK 5004 ADT MDI NEXT FREQ 118.605 ATIS H
STARTUP APPROVED ACCORDING TSATBF3E
149
```

DCL nur mit Streckenfreigabe:

```
QU QXSXMXS
. STRDFYA 120525
CLD
FI KL042A/AN PH-EXS
- / STRDFYA.DC1/CLD 0525 210112 EDDS PDC 651
KLM42A CLRD TO EHAM OFF 25 VIA OKIBA4B
SQUAWK 4126 ADT MDI NEXT FREQ 121.915 ATIS I
REPORT READY ON 121.915 FOR STARTUP ACCORDING TSAT1F4D
152
```

2.6.3 ATC-DPI – Datenaustausch mit dem NMOC

Zum Zeitpunkt Actual Offblock (AOBT) 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:

-TITLE DPI
-DPISTATUS ATC
-ARCID EWG8NP
-ADEP EDDS
-ADES LEPA
-EOBT 1125
-EOBD 201221
-TAXITIME 0011
-TTOT 1136
-SID ROTWE5B
-ARCTYP A320
-REG DAEWM
-IFPLID AA12345678

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 **DE2E3FGIORSWY**

Last MSG From _____

<p>Time</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>Last EOBT 07-12:40</td> <td>Prop CTOT</td> <td>Resp By</td> <td>Status</td> </tr> <tr> <td>ETOT 12:54</td> <td>EET 43</td> <td>ETA 13:37</td> <td>Flight Type TACT ACTIVATED</td> </tr> <tr> <td>CTOT</td> <td>Taxi 14</td> <td>CTA</td> <td>Late Filer N</td> </tr> <tr> <td>ATOT 12:54</td> <td>Actual Taxi 14</td> <td>ATA 13:37</td> <td>Exempt Flight N</td> </tr> <tr> <td>Last Validity +16:40</td> <td>CTOT Limit</td> <td></td> <td>RFI Y</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Late Updater N</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>TIS 5</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Ready To Depart N</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>TRS 10</td> </tr> </table>	Last EOBT 07-12:40	Prop CTOT	Resp By	Status	ETOT 12:54	EET 43	ETA 13:37	Flight Type TACT ACTIVATED	CTOT	Taxi 14	CTA	Late Filer N	ATOT 12:54	Actual Taxi 14	ATA 13:37	Exempt Flight N	Last Validity +16:40	CTOT Limit		RFI Y				Late Updater N				TIS 5				Ready To Depart N				TRS 10	
Last EOBT 07-12:40	Prop CTOT	Resp By	Status																																		
ETOT 12:54	EET 43	ETA 13:37	Flight Type TACT ACTIVATED																																		
CTOT	Taxi 14	CTA	Late Filer N																																		
ATOT 12:54	Actual Taxi 14	ATA 13:37	Exempt Flight N																																		
Last Validity +16:40	CTOT Limit		RFI Y																																		
			Late Updater N																																		
			TIS 5																																		
			Ready To Depart N																																		
			TRS 10																																		

Airport (CDM)

Status (Pre)Sequenced	Sequenced Target TOT 12:54	Aircraft Type E170
SID MODRU1T		Registration Mark FHBXN (!)
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 Rerouting Ref REGUL+ Regcause Delay TTO Fix	RRP Resp By Slot Tol Viol Last MSG Received Last MSG From ATT	<table border="1" style="width: 100%; height: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">Regulation</th> <th style="width: 20%;">FCM</th> <th style="width: 30%;">Ref Location</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 40px;"> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Regulation	FCM	Ref Location			
Regulation	FCM	Ref Location						

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), at (00:00), ARCID (AFR15MR), ADEP (EDDL), and Until (Fri 08 Sep 2017) at (00:00). Below the filters, a table displays 11 log lines. The table has three columns: 'I', 'Stamp', and 'Opllog Type'. The entries include various operational messages like 'IM FPL', 'HI REROUTE', 'IM DPI', and 'HI DISCREPANCY'. The entry for '07-12:23:43' is highlighted. 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 shows a message received from EDDLYDYX @AFTN, estimated to be sent at 17/09/07 12:23:00. The message description includes fields like -DPISTATUS SEQ, -ARCID AFR15MR, -ADEP EDDL, -ADES LFPG, -EOBT 1240, -EOBD 170907, -TOBT 1240, -TSAT 1246, -TAXITIME 0014, -TTOT 1300, -SID MODRU1T, -ARCTYP E170, and -REG FHBXN. At the bottom, a status bar indicates "Flight Operational Log query finished with success".

I	Stamp	Opllog 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: EDDLYDYX @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 der Flughafengesellschaft zu hinterlegen. Bei Bedarf können auch verschiedene Adressen für eine Airline genutzt werden.

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 die Hinterlegung einer Kontaktadresse nicht erforderlich, da die Meldungen des Airport-CDM-Verfahrens an die Firma Kurz Aviation Services GmbH als Betreiber des General Aviation Terminals (GAT) übermittelt werden.

3.3.3 Airport-CDM-Informationsmeldungen (Beispiele)

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

DLH1AB/LH123
CDM01
2012211200UTC
STR/EDDS
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
2012211200UTC
STR/EDDS
ATC FLIGHT PLAN EOBT 1200 IS NOT CONSISTENT WITH AIRPORT SLOT SOBT 1100 UTC.
PLEASE VERIFY.

CDM03 "Aircraft Type Discrepancy"

DLH1AB/LH123
CDM03
2012211200UTC
STR/EDDS
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

2012211200UTC

STR/EDDS

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

2012211200UTC

STR/EDDS

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

CDM07 "EIBT + MTTT Discrepancy with EOBT"

DLH1AB/LH123

CDM07

2012211200UTC

STR/EDDS

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

2012211200UTC

STR/EDDS

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
2012211200UTC
STR/EDDS

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
2012211200UTC
STR/EDDS

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
2012211200UTC
STR/EDDS

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
2012211200UTC
STR/EDDS

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.

CDM13 "No ATC Flight Plan Available"

NO ARCID/LH123
CDM13
2012211200UTC
STR/EDDS
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.

CDM17 "TTOT within Night Flying Restriction"

DLH1AB/LH123
CDM17
2012211200UTC
STR/EDDS
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 Stuttgart ist im Luftfahrthandbuch Deutschland, Band II, AD2 EDDS unter AD 2.20 „Local Traffic Regulations“, veröffentlicht.

4.2 Flughafenbenutzungsordnung

Die Notwendigkeit zur Meldung einer bestätigten TOBT und somit zur Mitwirkung im Airport-CDM-Prozess am Flughafen Stuttgart ist in der Flughafenbenutzungsordnung im Abschnitt 2.1.7 veröffentlicht.

5. Prozessverantwortliche / Ansprechpartner

Flughafen Stuttgart GmbH:

Nico Ruwe

Local Airport CDM Manager

Telefon: +49 711 948 3028

E-Mail: airport-cdm@stuttgart-airport.com

Airport Coordination and Data Center (ACDC)

Telefon: +49 711 948 3666

E-Mail: acdc@stuttgart-airport.com

Deutsche Flugsicherung GmbH:

Lukas Weber

Sachbearbeiter FVK

Telefon: +49 711 722 57 111

E-Mail: airport-cdm@stuttgart-airport.com

Tower Stuttgart

Telefon: +49 711 722 57 130

E-Mail: twr.str@dfs.de

Website:

www.flughafen-stuttgart.de/cdm