Low Visibility Operations

- Low Visibility Operations - Tower

Low Visibility Operations - Tower

Bei schlechten Sichtbedingungen müssen die Verfahren vom Lotsen am Flughafen angepasst werden, um weiterhin einen sicheren Betriebsablauf zu ermöglichen.

Lotsenseitig wird dabei jedoch nicht in CAT II oder CAT III Operations unterschieden. Der Pilot muss anhand der vorherrschenden RVR und Hauptwolkenuntergrenze selbst entscheiden, welchen Anflug er fliegen kann.

Low Visibility Operations werden bei einer Pistensichtweite (RVR) von **weniger als 600 m**, und/oder bei einer Hauptwolkenuntergrenze von **weniger als 200 ft aktiv** oder wenn keine Vertikalsicht vorliegt.

Im ATIS wird dies beispielsweise durch den folgenden Hinweis kenntlich gemacht:

> LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION CAT II AND III AVAILABLE

Die Staffelung zwischen zwei anfliegenden oder einem an- und einem abfliegenden Luftfahrzeug muss vergrößert werden, sodass die ILS-Signale durch an- und abfliegenden Verkehr sowie durch rollende Luftfahrzeuge oder Fahrzeuge am Boden nicht gestört werden.

Tower/Ground

Bei schlechten Sichtbedingungen ist damit zu rechnen, dass die Piloten allgemein vorsichtiger sind und ggf. langsamer rollen werden.

- Luftfahrzeuge müssen bei LVO immer an der Piste vor den CAT II/III Haltepunkten anhalten und darauf explizit hingewiesen werden.
- Die RVR und der Wind müssen dem Piloten zusammen mit der Landefreigabe übermittelt werden oder alternativ kurz vor dem Outer Marker (etwa 5 NM).
- Die Landefreigabe sollte spätestens 2 NM vor der Piste erfolgen. Im Ausnahmefall kann dies auf 1 NM reduziert werden, sofern der Pilot über eine späte Landefreigabe informiert ist.
- Bei LVO ist zwischen einem anfliegenden Luftfahrzeug und einem ebenfalls landendem oder startendem Luftfahrzeug Staffelung so aufrecht zu erhalten, dass die ILS-Signale durch an- und abfliegende Luftfahrzeuge sowie durch rollende Luftfahrzeuge oder

Fahrzeuge nicht gestört werden.
- Der "kritische Bereich" des Landekurssenders hat spätestens frei zu sein, wenn das nächste anfliegende Luftfahrzeuge im **Endanflug 4NM vom Aufsetzpunkt** entfernt ist. Andernfalls ist ein Fehlanflugverfahren anzuweisen. Gestartete Flugzeuge müssen die Localizer Antenne überflogen haben.
- Gestartete Flugzeuge müssen die Localizer Antenne überflogen haben, bevor eine Landefreigabe erteilt werden darf.
- Als Richtlinie kann man hier zwischen einer abfliegenden und einer ankommenden Maschine einen Abstand der anfliegenden Maschine von 6 NM bis zum Aufsetzen nehmen - bis dahin sollte die startende Maschine spätestens ihren Takeoff-Roll begonnen haben.

Folgende Verfahren dürfen **nicht** angewendet werden:

- Es dürfen keine konditionellen Freigaben erteilt werden (z.B. kein "Behind Lufthansa A321, 2 miles final line up runway 26L behind").
- Verkehr darf nicht gefragt werden, ob er anderen verkehr in Sicht hat.
- Reduzierte Pistenstaffelung darf nicht angewendet werden.

ATC	DLH123, taxi to holding point runway 25C via N5 L L3. Hold at CAT II / CAT III holding point.
ATC	DLH123, RVR 300 metres, wind 220 degrees, 7 knots, runway 25L cleared to land.

Start bei geringer Sicht

Von einem **low visibility take-off** spricht man dann, wenn die Pistensichtweite weniger als 400m beträgt.