

18.2 Rollbahnmittellinienbefeuerung

Sobald die Anwendung des Allwetterflugbetriebs nach CAT II oder III über ATIS verbreitet wird, werden auf allen Rollbahnen die Mittellinienbefeuerungen eingeschaltet (s. AD 2 EDDN 2.15).

Für alle Luftfahrzeuge gilt ab diesem Zeitpunkt, dass Rollvorgänge nur auf Rollbahnen mit aktivierter Mittellinienbefeuerung und nach gesonderter Anweisung der DFS-Platzkontrollstelle gestattet sind.

Alle von der Piste wegführenden Rollbahnmittellinienbefeuerungen sind zwischen der Pistenmittellinie und dem Verlassen des ILS-Schutzbereiches farb-codiert (gelb/grün). Gelandete Luftfahrzeuge haben unaufgefordert das Verlassen des farbcodierten Rollbahnabschnittes umgehend zumelden.

18.3 Verhalten an Haltebalken

Der jeweilige CAT II/III-Rollhalt auf den Rollbahnen A, B, C/F und J ist mit einem befeuerten Haltebalken ausgerüstet. Sofern dieser eingeschaltet ist, darf er unter keinen Umständen überrollt werden. Freigaben jeglicher Art beinhalten keine Erlaubnis zum Überqueren eines eingeschalteten Haltebalkens.

Ausnahme: Lassen sich Haltebalken nicht mehr schalten bzw. sind diese ausgefallen, wird die Lotsung zur Piste durch ein Leitfahrzeug sichergestellt.

18.3.1 Bei eingeschaltetem Haltebalken ist die Rollbahnmittellinienbefeuerung auf einer Distanz von 90 m nach dem Haltebalken automatisch ausgeschaltet. Wird auf Grund der erteilten weiterführenden Rollfreigabe der Haltebalken deaktiviert, so schaltet sich die Rollbahnmittellinienbefeuerung in diesem 90 m-Abschnitt automatisch wieder ein.

18.4 Führung durch Leitfahrzeuge bei Ausfall der Bodenlagedarstellung (A-SMR)

18.4.1 Bei Anwendung des Allwetterflugbetriebes nach CAT II/III und gleichzeitigem Ausfall der Bodenlagedarstellung werden ankommende und abfliegende Luftfahrzeuge durch Leitfahrzeuge gelotst.

18.4.2 Ankommende Luftfahrzeuge der Größe ICAO Code Letter A, B und C werden grundsätzlich am jeweiligen CAT II/III Haltebalken (J bzw. C/F) von einem Leitfahrzeug übernommen und nach vorheriger Freigabe seitens der DFS Platzkontrollstelle durch das Leitfahrzeug bis zum Erreichen der Abstellposition geführt. Für Luftfahrzeuge der Größe ICAO Code Letter D, E und F gilt weiterhin das unter Punkt 13 beschriebene Verfahren.

18.4.3 Abfliegende Luftfahrzeuge aller ICAO Code Letter werden nach vorheriger Freigabe seitens der DFS Platzkontrollstelle durch ein Leitfahrzeug von der jeweiligen Abstellposition bis zum Übergabepunkt Rollbahn A (befeuerte Rollbahnmittellinie, querab der Abstellposition 26) geführt.

Das Erreichen des CAT II/III Haltebalkens ist seitens des Piloten der DFS Platzkontrollstelle zu melden.

19. Unterstützung durch ein Leitfahrzeug

Bei Bedarf kann seitens des Piloten beim Verkehrsleiter vom Dienst der FNG bzw. bei der DFS Platzkontrollstelle jederzeit ein Leitfahrzeug angefordert werden.

20. Pistenzustandsbericht gem. Global Reporting Format (GRF)

Die Beurteilung und Meldung von Oberflächenkontaminationen auf der Piste/den Bewegungsflächen wird ganzjährig anhand des ICAO/EASA Global Reporting Format (GRF) durchgeführt.

Die FNG ermittelt unter Verwendung der RCAM (Runway Condition Assessment Matrix) für jedes Pistendrittel den RWYCC (Runway Condition Code) basierend auf der Art der Ablagerung, dem Bedeckungsgrad, der Tiefe der Ablagerung sowie der Außentemperatur. Die ermittelten Werte werden im RCR (Runway Condition Report) zusammengeführt und der örtlichen Flugsicherung zur Veröffentlichung auf der ATIS sowie dem zuständigen AIS mittels SNOWTAM übermittelt.

21. Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datenlink

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH bietet am Flughafen Nürnberg die Erteilung der Anlass- und Streckenfreigabe mittels Datenlink an. Folgende Zeitparameter gelten für den Flughafen Nürnberg:

t _i	25 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 25 MIN prior to EOBT for unregulated flights. 30 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 30 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
t _t	11 MIN vor EOBT für unregulierte Flüge / 11 MIN prior to EOBT for unregulated flights. 16 MIN vor CTOT für ATFM-regulierte Flüge / 16 MIN prior to CTOT for ATFM regulated flights.
t ₀	1 MIN
t ₁	5 MIN
t ₂	1 MIN

18.2 Taxiway centreline lighting

As soon as CAT II or III all-weather operations have been declared via ATIS, the centreline lighting will be it switched on for all taxiways (see AD 2 EDDN 2.15).

From this point on, all aircraft may only taxi on taxiways with centreline lighting switched on and in accordance with separate instructions from DFS aerodrome control.

All taxiway centreline lights leading away from the runway are colour-coded (yellow/green) between the runway centreline and the section where the aircraft leaves the ILS sensitive area. Aircraft which have landed shall immediately report when leaving the colour-coded section of the taxiway without being requested to do so.

18.3 Conduct at stop bars

The relevant CAT II/III holding points on taxiways A, B, C/F and J are equipped with a lighted stop bar. If it is switched on, it may not be crossed under any circumstances. Clearances of any kind do not permit taxiing across a stop bar which is switched on.

Exception: If stop bars can no longer be operated, i.e. if they are out of operation, guidance to the runway will be ensured by a follow-me car.

18.3.1 When the stop bar light is switched on, the taxiway centreline lighting will be automatically switched off at a distance of 90 m after the stop bar. If, on the basis of a clearance to continue taxiing, the stop bar is deactivated, the taxiway centreline lighting will automatically be switched on again in this 90 m section.

18.4 Guidance by follow-me cars in the case of failure of the ground situation display (A-SMR)

18.4.1 In CAT II/III all-weather operations with a simultaneous failure of the ground situation display, arriving and departing aircraft will be guided by follow-me cars.

18.4.2 As a rule, arriving aircraft of ICAO code letters A, B and C shall be met by a follow-me vehicle at the CAT II/III stop bar (J or C/F) and shall be guided to the aircraft stand by the follow-me vehicle after prior clearance by DFS aerodrome control. For aircraft of ICAO code letters D, E and F the procedure described in item 13 continues to apply.

18.4.3 After prior clearance by DFS aerodrome control, departing aircraft of all ICAO code letters shall be guided by a follow-me vehicle from their aircraft stand to the hand-over point on runway A (lighted taxiway centreline abeam aircraft stand 26)

The pilot shall notify DFS aerodrome control when reaching the CAT II/III stop bar.

19. Support from a follow-me car

The pilot can, if necessary, request a follow-me car from the FNG duty officer airport operation or from DFS aerodrome control at any time.

20. Runway condition report in accordance with the Global Reporting Format (GRF)

All year round surface contaminations on runways/movement areas shall be assessed and reported on the basis of the ICAO/EASA Global Reporting Format (GRF).

FNG determines the RWYCC (runway condition code) for each runway third based on the type of deposits, the coverage, the depth of the deposit as well as the outside temperature by using the RCAM (runway condition assessment matrix). The resulting values will be consolidated in the RCR (runway condition report) and transmitted to the local air traffic control unit for publication on ATIS and to the competent AIS via SNOWTAM.

21. Data link departure clearance

DFS Deutsche Flugsicherung GmbH offers granting a start-up approval and en-route clearance at Nürnberg Airport by means of data link. The following time parameters apply at Nürnberg Airport: