

LVP wird eingestellt, wenn die Pistensichtweite über 600M ansteigt und die Hauptwolkenuntergrenze/Vertikalsicht 200FT oder mehr beträgt und eine weitere Verbesserung der Wetterbedingungen zu erwarten ist.

**1.4 Sonstige Informationen**

Piloten, die einen CAT II/III-Anflug ohne aktive LVP durchführen möchten, müssen die Flugsicherung unter Verwendung der Formulierung "REQUEST PRACTICE CAT II/III APPROACH" informieren. Die Freihaltung der ILS-Schutzzonen ist nicht gewährleistet und es werden keine besonderen ATC-Verfahren angewendet werden.

Bei einer RVR von 300M oder weniger muss sich während der Annäherung zwischen Flugzeug und Follow-Me-Fahrzeug immer eine Partei im Stillstand befinden.

Vorfelder verfügen nicht über Mitellinienbefehrerung. Bei schlechten Sichtverhältnissen wird eine Führung durch Follow-Me bereitgestellt.

LVP will be terminated when the runway visual range increases above 500 m and the ceiling/vertical visibility is 200 ft or more, and a further improvement of meteorological conditions can be expected.

**1.4 Other information**

Pilots request to practice a CAT II/III approach without LVP in progress shall inform ATC using the phraseology "REQUEST PRACTICE CAT II/III APPROACH." They should be aware that protection of the ILS Sensitive Area is not guaranteed and no special ATC procedures will be applied.

When the RVR is 300 metres or less, either the aircraft or the follow-me vehicle must be stationary while the other is coming closer.

No centre line lights are provided on aprons. During LVP, Follow-Me guidance will be provided.

**Herabgesetzte Pistenstaffelung zwischen Luftfahrzeugen, welche dieselbe Piste benutzen**

Die Flugplatzkontrollstelle kann gemäß den unter AD 1.1 veröffentlichten Verfahren folgende Mindestwerte für herabgesetzte Pistenstaffelung am Tag und in der Nacht anwenden:

Piste/ Runway	LFZ-Kategorie 1 oder 2 nachfolgendes/ startendes LFZ-Kategorie 1/ ACFT Category 1 or 2 succeeding/departing ACFT Category 1	LFZ-Kategorie 1 oder 2 nachfolgendes/ startendes LFZ-Kategorie 2/ ACFT Category 1 or 2 succeeding/departing ACFT Category 2	LFZ-Kategorie 1 bis 3 nachfolgendes/ startendes LFZ-Kategorie 3/ ACFT Category 1 to 3 succeeding/departing ACFT Category 3
RWY 07/25	600 m	1500 m	-

**Reduced runway separation between aircraft using the same runway**

The aerodrome control unit may apply the following reduced runway separation minima during the day and at night in accordance with the procedures published in AD 1.1:

**EDDG AD 2.23 Additional information**

**Erweiterter Datenaustausch zum ATM Netzwerk**

In Anlehnung an einen Airport-CDM-Prozess erfolgt am Flughafen Münster-Osnabrück ein erweiterter Datenaustausch für Abflüge. Durch einen permanenten und automatisierten Meldungs-austausch mit dem Network Management Operations Center (NMOC) werden lokale Informationen zur Verbesserung der Netzwerkvorhersagen im europäischen Verkehrsflussmanagement (ATFCM) eingebunden.

Vom lokalen ATC-System erfolgt der Meldungs-austausch in das ATM-Netzwerk hierbei auf Basis der europäischen Standards für Airport CDM und nutzt die Meldungstypen:

- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- und ggf. Cancel DPI (C-DPI).

Mit der Erteilung der Anlassfreigabe wird ein voraussichtlicher Startzeitpunkt berechnet und an das NMOC gesendet. Der bis zu diesem Zeitpunkt im ATM-Netzwerk vorliegende Abflugzeitpunkt wird durch die Einbeziehung des Zeitpunktes der Anlassfreigabe in seiner Genauigkeit verbessert. Muss nach Erteilen der Anlassfreigabe ein Luftfahrzeug seine Triebwerke aus technischen Gründen wieder abstellen, wird der Flug im ATM-Netzwerk durch eine C-DPI abgemeldet. Eine hierauf folgende Flight Suspension mit dem Kommentar "Suspended by Departure Airport" kann vom AO durch eine Aktualisierung der EOBT (DLA oder CHG) aufgehoben werden.

Die grundsätzlichen Verfahren mit dem NMOC bestehen weiterhin.

**Extended data exchange with the ATM network**

Münster-Osnabrück Airport is conducting an extended data exchange for departing flights in a similar way to the Airport CDM process. By maintaining a permanent and automated message exchange with the Network Management Operations Centre (NMOC), local information is integrated into the European Air Traffic Flow and Capacity Management (ATFCM) to improve network forecasts.

The message exchange from the local ATC system to the ATM network takes place on the basis of European standards for Airport CDM, using the following message types:

- ATC Departure Planning Information Message (A-DPI)
- and Cancel DPI (C-DPI), as required.

When start-approval is issued, the estimated time of departure is calculated and transmitted to the NMOC. The use of the start-up approval time instead of the time stored earlier in the ATM network improves the accuracy of the departure time. If it becomes necessary for an aircraft to shut down its engines again for technical reasons, the flight will be cancelled in the ATM network by means of a C-DPI. The subsequent flight suspension with the comment "Suspended by departure airport" can be revoked by the aircraft operator by updating the EOBT (DLA or CHG).

The general procedures with the NMOC continue to be applicable.