

## **Ændringer til de fælles civile/militære ATS-instrukser**

Med henvisning til Trafikstyrelsens høringsbrev af 14. april 2023, samt på baggrund af indkomne høringssvar, ændres de fælles civile/militære ATS-instrukser pr. 5. oktober 2023.

Følgende ATS-instrukser ændres:

- ATS-instruks 0, Forord og oversigt,
- ATS-instruks 1, Definitioner,
- ATS-instruks 3, Flyvekontrolltjeneste generelt
- ATS-instruks 5, Tårnkontrolltjeneste,
- ATS-instruks 8, ATIS,
- ATS-instruks 13, Lufttrafiktjenestemeldinger,
- Tillæg A til ATS-instruks 14, Kommunikation.

Ændringerne til instruksmaterialet vil sammen med høringsnotatet fremgå af Trafikstyrelsens website under mappen "ATS-instrukser ændringer pr. 5. oktober 2023" via linket <https://www.trafikstyrelsen.dk/da/Luftfart/Luftrum-og-luftfartshindringer/Luftrum/Lufttrafiktjenester> og vil på ikrafttrædelsesdatoen den 5. oktober 2023 blive overført som gældende instrukser.

Ændringerne er primært foranlediget af EASA's auditering af Trafikstyrelsen i foråret 2022, som bla. resulterede i afvigelser angående reducerede baneadskillelsesminima og operationer ved lav sigtbarhed (LVO). Det vejledende materiale i Bilag 1 om "forhold med nedsat sigtbarhed" og "operationer ved lav sigtbarhed (LVO)", jf. ændringerne i ATS-instruks 5, er bibeholdt i dette følgebrev, og er uændret i forhold til vejledningen indeholdt i høringsbrevet.

Ændringerne er, bortset fra redaktionelle ændringer, markeret i instrukserne ved en streg i marginen.

Ændringerne til de enkelte ATS-instrukser fremgår nedenfor.

### **ATS-instruks 0**

Teksten i instruksens forord i kap. 1 er generelt justeret for at afspejle det forhold, at EU er den primære lovgiver på ATM/ANS-området i

Danmark, og at en gengivelse af EU-lovgivningens bestemmelser i ATS-instrukserne udelukkende er begrundet i praktiske hensyn og ikke berører forordningernes umiddelbare gyldighed i Danmark.

Betydningen af ovenstående forhold ift. Færøerne og Grønland er uddybet i anmærkningen til pkt. 1.1 – henset også til ikrafttrædelsen af BL 7-5 pr. 1. januar 2024.

Forordet beskriver endvidere Trafikstyrelsens og Flyverkommandoens kompetence i forhold til henholdsvis civil og militær luftfart.

## **ATS-instruks 1**

Instruksen er suppleret med to nye definitioner:

### **- Operationer ved lav sigtbarhed (LVO)**

(low-visibility operations (LVOs)):

Indflyvnings- eller startoperationer på en bane med en banesynsvidde (RVR) på under 550 m eller med en beslutningshøjde (DH) på under 200 fod.

### **- Procedurer ved lav sigtbarhed**

(low-visibility procedures):

Procedurer, der anvendes på en flyveplads for at sikre sikker drift under operationer ved lav sigtbarhed.

Vær opmærksom på ændringen af kriteriet for LVO i forhold til gældende bestemmelser.

## **ATS-instruks 3**

Pkt. 1.2 er ændret, som konsekvens af henvisningen til det nye afsnit 4.4 i ATS-instruks 5 om reducerede baneadskillelsesminima.

Pkt. 2.2.2 om at sikre højdeadskillelse i forhold til områders vertikale grænser er ændret som konsekvens af etableringen af droneområderne EK R28 og -R29, som kan etableres i et fastlagt højdebånd. Hvis et R-, D- eller delegeret område er defineret i et højdebånd, muliggør det reviderede pkt. 2.2.2 højdeadskillelse både over og under det fastlagte højdebånd.

Som konsekvens af ovenstående er det gældende pkt. 2.2.4 slettet og det efterfølgende punkt renummereret.

## **ATS-instruks 5**

Overordnet sker der følgende ændringer til instruksen:

1) Nye procedurer for reducerede baneadskillelsesminima er indført i nyt afsnit 4.4, hvorfor de efterfølgende afsnit i kap. 4 er renummereret. Bemærk at procedurerne først gøres gældende for Færøerne og Grønland pr. 1. januar 2024, ved ikraftsættelsen af BL 7-5.

2) Ændringerne i afsnit 4.6 og 4.7 er foranlediget af opdaterede bestemmelser ifm. operationer ved lav sigtbarhed (LVO).

3) Nyt afsnit 4.8 om procedurer under forhold med nedsat sigtbarhed – se også Bilag 1.

4) Nyt afsnit 4.9 om særlige procedurer for operationer ved lav sigtbarhed (LVO) – se også Bilag 1.

5) Nyt afsnit 4.10 om procedurer i forbindelse med luftfartøjers/køretøjers usikkerhed om deres position på manøvreområdet.

### **Ad 1) Afsnit 4.2, 4.3 og 4.4 ang. Reducerede baneadskillelsesminima**

De nationalt fastsatte procedurer for reducerede baneadskillelsesminima er erstattet af de globalt gældende procedurer. Ændringen har også konsekvenser for fraseologien, se bemærkningerne under Tillæg A til ATS-instruks 14.

Som yderligere konsekvens udgår de p.t. nationalt fastsatte procedurer for reducerede baneadskillelsesminima anført i AIP'ernes GEN 1.7, idet der, fsva. reducerede baneadskillelsesminima, ikke længere er forskelle i forhold til ICAO SARPs.

Instruksens afsnit 4.2, Kontrol med startende luftfartøjer, og afsnit 4.3, Kontrol med landende luftfartøjer, er konsekvensrettet som følge af det nye afsnit 4.4 om reducerede baneadskillelsesminima. Afsnit 4.2 og 4.3 er generelt opdateret i overensstemmelse med gældende procedurer og der er foretaget nødvendige renummereringer.

Fsva. det nye afsnit 4.4 om reducerede baneadskillelsesminima henledes opmærksomheden på at afsnit 4.4 kun indeholder de overordnede, operationelt relevante bestemmelser, hvor de samlede krav fremgår af ATM/ANS-forordningens pkt. AMC9 ATS.TR.210(c)(2)(i).

De krav, som ikke fremgår af instruksen er krav om at tjenesteudøveren, på baggrund af en sikkerhedsvurdering og efter konsultation med de operatører der benytter flyvepladsen, skal udarbejdes minima for hver bane, idet banens længde, flyvepladsens udformning og type/kategori af luftfartøjer tages i betragtning. Ligeledes fremgår minimumadskillelsen fsva. starter og landinger af den pågældende AMC9 til brug for tjenesteudøverens fastsættelse af minima. For den eksakte tekst henvises til ATM/ANS-forordningens pkt. AMC9 ATS.TR.210(c)(2)(i) – se også Anm. 2 til afsnit 4.4.

De af tjenesteudøveren fastsatte baneadskillelsesminima skal, inden procedurerne kan tages i anvendelse, være godkendt af Trafikstyrelsen iht. ATM/ANS-forordningens pkt. ATS.TR.215(a).

Pkt. 4.2.1 er konsekvensrettet som følge af indførelsen af det nye afsnit 4.4. Teksten er derudover opdateret i overensstemmelse med

gældende procedurer og der er til punktet tilføjet en figur, som illustrerer den generelle bestemmelse om adskillelse ifm. startende luftfartøjer.

Nyt pkt. 4.2.3.1 angiver hvornår en startklarering må udstedes, på samme vis som det er angivet i pkt. 4.3.4.1 hvornår en landingsklarering må udstedes.

Pkt. 4.2.3.3 er opdateret med et forbehold for pkt. 4.2.3.2 – ellers uændret tekst.

Nyt pkt. 4.2.4.2, som supplerer gældende pkt. 4.2.4.1 om starter fra forskudt startposition, og som angiver krav til flyvelederen om at oplyse om startløb til rådighed (TORA) fra den forskudte startposition.

Pkt. 4.3.1 er konsekvensrettet som følge af indførelsen af det nye afsnit 4.4. Teksten er derudover opdateret i overensstemmelse med gældende procedurer. Figuren tilføjet under pkt. 4.2.1 illustrerer også den generelle bestemmelse om adskillelse ifm. landende luftfartøjer angivet i pkt. 4.3.1.

Pkt. 4.3.4.1 er tekstmæssigt konsekvensrettet som følge af det nye afsnit 4.4.

Nyt afsnit 4.4 som indeholder de overordnede, operationelle bestemmelser ved anvendelsen af proceduren ifm. reducerede baneadskillesminima mellem luftfartøjer, som anvender den samme bane.

Den indledende anmærkning 1 anfører at bestemmelserne i afsnit 4.4 først har virkning for Færøerne og Grønland fra 1. januar 2024.

Den indledende anmærkning 2 henviser til den for Danmark gældende EU-lovgivning.

Den indledende anmærkning 3 er medtaget for at gøre opmærksom på at relevante forhold/procedurer skal publiceres i AIP'ens AD2-afsnit.

Punkterne 4.4.1 til og med 4.4.6 indeholder, som nævnt indledningsvis, de overordnede, operationelt relevante bestemmelser for anvendelse af proceduren.

Pkt. 4.4.7 angiver kravet om at de fastsatte minima og udarbejdede procedurer skal være indeholdt i Lokal ATS-instruks.

Punkterne 4.5.1 og 4.5.2 i afsnit 4.5 er konsekvensrettet til også at omfatte en henvisning til det nye afsnit 4.4 om reducerede baneadskillesminima.

**Ad 2) Ændringerne i afsnit 4.6 og 4.7 er foranlediget af opdaterede bestemmelser ifm. procedurer ved lav sigtbarhed (LVO).**

Den indledende anmærkning til afsnit 4.6, Kontrol med kørende luftfartøjer, er tiltænkt som et opmærksomhedssignal om opdelingen i afsnit 4.8 og 4.9.

Gældende pkt. 4.6.5 og 4.6.5.1 er omformuleret i henhold til gældende procedurer, og er flyttet til afsnit 4.9, Særlige procedurer for operationer ved lav sigtbarhed (LVO). Efterfølgende punkter er renummereret.

I afsnit 4.7, Kontrol med anden trafik end luftfartøjer på manøvreområdet, er indsat et nyt pkt. 4.7.9, som angiver generelle bestemmelser ifm. færdsel på manøvreområdet med personer og køretøjer under operationer ved lav sigtbarhed (LVO).

**Ad 3) Nyt afsnit 4.8 om procedurer under forhold med nedsat sigtbarhed.**

Baggrunden for opdelingen i afsnit 4.8 om procedurer under forhold med nedsat sigtbarhed og afsnit 4.9 om Særlige procedurer for operationer ved lav sigtbarhed (LVO), herunder beskrivelse og illustration af "Visibility conditions" 1-4 er nærmere beskrevet i det vejledende materiale i Bilag 1.

Den indledende anmærkning 1 til afsnit 4.8 beskriver at procedurene skal anvendes under vejrforhold, hvor manøvreområdet eller dele heraf ikke længere kan monitoreres visuelt fra kontroltårnet.

Kriterierne for hvornår disse forhold indtræder, skal fastsættes af lufttrafiktjenesteenheden på den enkelte flyveplads på baggrund af lokale forhold, herunder meteorologiske forhold og kontroltårnets højde og placering i forhold til manøvreområdet.

Den indledende anmærkning 2 er medtaget for at gøre opmærksom på at relevante forhold/procedurer skal publiceres i AIP'ens AD2-afsnit.

Pkt. 4.8.1 angiver de krav der er forbundet med "Visibility conditions 2", jf. det vejledende materiale i Bilag 1.

Pkt. 4.8.1 a) angiver bla. at ATS-overvågningssystemer, SMR og/eller MLAT, jf. ATS-instruks 10, afsnit 14.3, kan anvendes som baggrund for at udstede instruktioner og informationer til luftfartøjer og køretøjer, der sætter dem i stand til, med indbyrdes visuel reference, at navigere og til at undgå kollisioner med anden relevant trafik.

Pkt. 4.8.1 b) indeholder bestemmelser, som har til hensigt at sikre kørende luftfartøjer og køretøjer, fra luftfartøjer eller køretøjer som kører på en krydsende rullevej.

Pkt. 4.8.1 c) angiver krav til lufttrafiktjenesteenheden om at fastsætte metoden/metoder til at adskille luftfartøjer og køretøjer på rulleveje under hensyntagen til bla. de tilstedeværende overvågnings-

hjælpe midler. Bemærk, at metoden/metoderne for adskillelse inden de anvendes skal være godkendt af Trafikstyrelsen.

Pkt. 4.8.1.1 angiver at procedurer for kontrol med trafik på manøvreområdet under forhold med nedsat sigtbarhed skal fremgå af lokal ATS-instruks.

#### **Ad 4) Nyt afsnit 4.9 om særlige procedurer for operationer ved lav sigtbarhed (LVO)**

Baggrunden for opdelingen i afsnit 4.8 om procedurer under forhold med nedsat sigtbarhed og afsnit 4.9 om Særlige procedurer for operationer ved lav sigtbarhed (LVO), herunder beskrivelse og illustration af "Visibility conditions" 1-4 samt en beskrivelse af de tre faser, relateret til LVO (Preparation-, Operation - og Termination Phase), er nærmere beskrevet i det vejledende materiale i Bilag 1.

Pkt. 4.9.1 angiver at LVO-procedurerne skal aftales med flyvepladsoperatøren, hvor flyvepladsoperatøren, iht. EU-forordning 139/2014 (ADR-forordningen), skal fastlægge og gennemføre LVO-procedurer i samarbejde med lufttrafiktjenesten.

Lufttrafiktjenesteens procedurer skal bla. afspejle de kriterier, relateret til LVO, som er fastlagt af den enkelte flyvepladsoperatør. Gældende ATS-instruks 5 (21. udg., okt. 2022), pkt. 4.7.4 kan tjene som vejledning til udarbejdelse af lufttrafiktjenestens procedurer.

Pkt. 4.9.2 angiver at procedurerne for påbegyndelse og fortsættelse af LVO skal være godkendt af Trafikstyrelsen og være indeholdt i lokal ATS-instruks.

Pkt. 4.9.3 angiver (som hidtil) at LVO skal initieres af eller via kontroltårnet.

Pkt. 4.9.4 angiver (som hidtil) at kontroltårnet skal meddele indflyvningskontroltjenesten og luftfartøjer når LVO-procedurer påbegyndes og afsluttes. Meddelelsen til luftfartøjer kan (som hidtil) ske via radioteleferi eller via ATIS.

Pkt. 4.9.5 angiver i punktets litra a) til i) de forhold, der som minimum skal specificeres i lufttrafiktjenesteens LVO-procedurer.

Pkt. 4.9.6 angiver krav til at registrere køretøjer og personer på manøvreområdet, inden LVO-perioden indtræder og at fortsætte registreringen under hele LVO-perioden.

#### **Ad 5) Nyt afsnit 4.10 om procedurer i forbindelse med luftfartøjers/køretøjers usikkerhed om deres position på manøvreområdet**

Nyt afsnit 4.10 som indeholder krav til flyvelederen når et luftfartøj eller køretøj er usikker på dets position på manøvreområdet.

## **ATS-instruks 8**

Henvisningerne til ICAO-dokumentation i anmærkningerne til pkt. 2.1.1 og i kap. 3 er opdateret.

## **ATS-instruks 13**

Den nationalt fastsatte flyveplankategori, gennemgående flyveplan (Flight Plan Through (FPT)), samt meldingskategorien kombineret flyveplan- og startmelding (Flight Plan Departure (FPLDEP)) kan fremadrettet kun anvendes i forbindelse med VFR-flyvninger i Nuuk FIR under FL 195.

Ovenstående ændringer er afspejlet i pkt. 4.1.5 og 4.1.6 med underpunkter.

Som følge af ændringerne opdateres AIP Danmark, AIP Færøerne og VFR Flight Guide Danmark pr. 5. oktober 2023.

## **ATS-instruks 14, Tillæg A, Fraseologi**

Som konsekvens af ændringen ang. procedurer for reducerede baneadskillelsesminima ændres:

- Sektion 1.4.11, Take-off clearance:  
Baggrunden for ændringerne er, fsva. både sektion 1.4.11 og 1.4.16, at de i dag gældende nationalt fastsatte procedurer for reducerede baneadskillelsesminima erstattes af de globale procedurer for reducerede baneadskillelsesminima. Noten med henvisningen til AIP, GEN 1.7 er slettet, idet AIP-teksten angående reducerede baneadskillelsesminima slettes. Fraseologien i sektionens litra b) ifm. startende luftfartøjer er uændret.
- Sektion 1.4.16, Landing clearance:  
Fraseologien "LAND AFTER PRECEEDING...." erstattes som følge af ovenstående af fraseologien "(traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND".

Afslutningsvis kan oplyses, at Trafikstyrelsen planlægger ændringer af ATS-instrukserne pr. januar 2024 som følge af ikrafttrædelsen af BL 7-5, *Bestemmelser for Færøerne og Grønland om krav til udøvelse af luftfartstjenester og visse øvrige tjenester til brug for luftfarten m.v.*, pr. 1. januar 2024 og de dermed pr. samme dato ophævede BL'er i 7-serien, herunder BL 7-8, *Bestemmelser om drift af lufttrafik-tjenesteenheder på Færøerne og i Grønland*.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede via email [cagj@trafikstyrelsen.dk](mailto:cagj@trafikstyrelsen.dk)

Med venlig hilsen  
Carsten Jensen

# Bilag 1

**Bilag til Trafikstyrelsens følgebrev over ATS-instruks ændringer pr. 5. oktober 2023 med vejledende materiale om "forhold med nedsat sigtbarhed" og "operationer ved lav sigtbarhed (LVO)", jf. ATS-instruks 5, 22. udg., okt. 2023.**

*Bemærk: Teksten neden for er uændret i forhold til teksten i Trafikstyrelsens høringsbrev af 14. april 2023.*

## 1. Indledning

Denne kortfattede, generelle vejledning er udarbejdet med henblik på at give ATS-organisationerne et indblik i baggrunden for udarbejdelse af afsnit 4.8 og 4.9 i ATS-instruks 5, 22. udg., oktober 2023, og vil endvidere kunne anvendes i forbindelse med efteruddannelse mv.

Vejledningen skal ses som nedslag i det omfattende vejledende materiale som findes. Yderligere baggrundsmateriale, som støtter op om opdelingen i afsnit 4.8 og 4.9, fremgår bl.a. af ICAO's Regional Supplementary Procedures i ICAO Doc 7030/EUR og af ICAO Doc 013, European Guidance Material on All Weather Operations at Aerodromes, som begge er tilgængelige via ICAO Paris' hjemmeside ([www.icao.int/eurat/pages/eur-and-nat-document.aspx](http://www.icao.int/eurat/pages/eur-and-nat-document.aspx))

Opdelingen i ATS-instruks 5 i afsnit 4.8 om forhold med nedsat sigtbarhed og i afsnit 4.9 om operationer ved lav sigtbarhed (LVO) har baggrund i ICAO's procedurer i PANS-ATM, som ligger til grund for ATM/ANS-forordningens bestemmelser om samme. ICAO PANS-ATM beskriver tydeligere end det er tilfældet i ATM/ANS-forordningen, baggrunden for opdelingen – en baggrund som er uddybet i det efterfølgende.

## 2. Visibility conditions

Af ICAO Doc 7030/EUR, pkt. 6.5.7 fremgår:

*Note.— For the purpose of describing the provision of an aerodrome control service in the context of varying visibilities, the following four (4) visibility conditions, as defined in Doc 9830, Appendix A, are used. Criteria for determining the transition between visibility conditions are a function of local aerodrome and traffic characteristics and should be established by the appropriate ATS authority.*

**Visibility condition 1.** *Visibility sufficient for the pilot to taxi and to avoid collision with other traffic on taxiways and at intersections by*



*visual reference, and for personnel of control units to exercise control over all traffic on the basis of visual surveillance.*

**Visibility condition 2.** *Visibility sufficient for the pilot to taxi and to avoid collision with other traffic on taxiways and at intersections by visual reference, but insufficient for personnel of control units to exercise control over all traffic on the basis of visual surveillance.*

**Visibility condition 3.** *Visibility sufficient for the pilot to taxi but insufficient for the pilot to avoid collision with other traffic on taxiways and at intersections by visual reference, and insufficient for personnel of control units to exercise control over all traffic on the basis of visual surveillance.*

*For taxiing, this is normally taken as visibilities equivalent to an RVR of less than 400 m\* but more than 75 m.*

*\* Den omtalte "normal-værdi" på 400 m er sidenhen, og i såvel ICAO-reglerne og i EU's regelværk, fastlagt til 550 m, jf. definitionen på operationer ved lav sigtbarhed (LVO) i ATS-instruks 1.*

**Visibility condition 4.** *Visibility insufficient for the pilot to taxi by visual guidance only. This is normally taken as an RVR of 75 m or less.*

Af de fire anførte "Visibility conditions" er det, i forhold til instruksens afsnit 4.8 og 4.9, kun "Visibility condition 2" og "Visibility condition 3" som har relevans.

Figuren nedenfor fra ICAO Doc 013, European Guidance Material on All Weather Operations at Aerodromes, illustrerer princippet for ovenstående fire Visibility conditions.

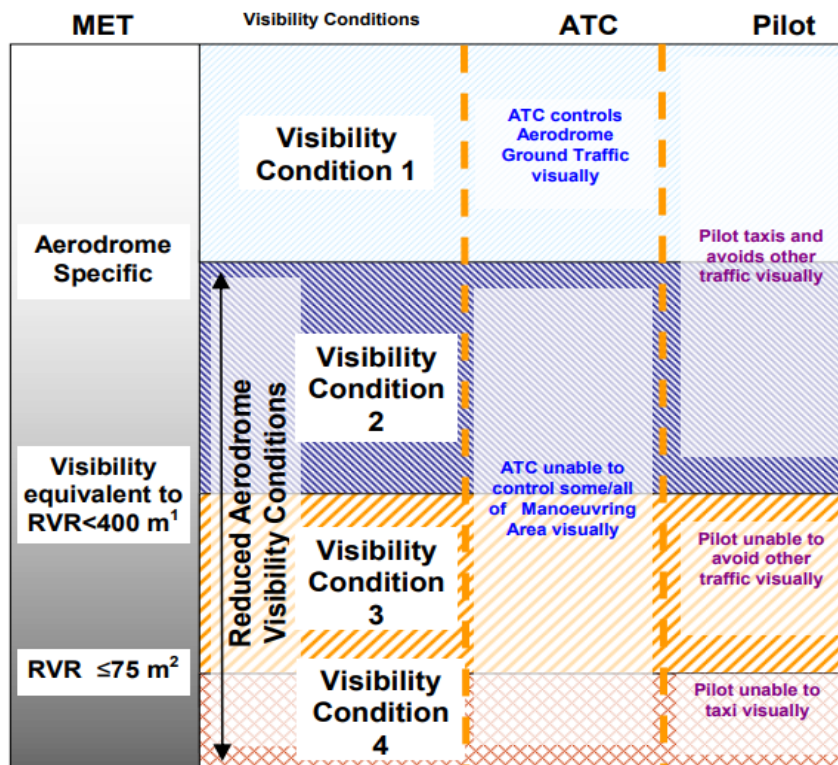


Figure 3.1 The relationship between ICAO Visibility Conditions.

Note 1.— For taxiing, this value is normally taken as visibilities equivalent to an RVR of less than 400 m but more than 75m. The value of 400 m is provided as an example in Doc 7030. Criteria for determining the transition between visibility conditions are a function of local aerodrome and traffic characteristics. See 3.2.3 and 3.2.4 for more details of the transition between visibility conditions.

Note 2.— This value is normally taken as an RVR of 75 m or less.

ICAO Doc 013 anfører endvidere om overgangen fra Visibility condition 1 til Visibility condition 2:

“The transition from Visibility Condition 1 to Visibility Condition 2 occurs when meteorological conditions deteriorate to the point that personnel of control units are unable to exercise control over traffic on the basis of visual surveillance and in practice defines the entry to Reduced Aerodrome Visibility Conditions (RAVC). The transition will be different for each aerodrome, depending on factors such as the location and height of the ATC tower and the size and layout of the manoeuvring area. Reduced ground visibility will normally be the determining factor for this transition. However at some locations, such as those with tall control towers, low cloud may be a prevalent factor requiring consideration. The process of determining the boundary

between Visibility Condition 1 and Visibility Condition 2, and hence the entry to RAVC, will be an aerodrome-specific exercise. Further details are provided at 6.3.11."

ICAO Doc 013 anfører om overgangen fra Visibility condition 2 til Visibility condition 3:

"The transition from Visibility Condition 2 to Visibility Condition 3 will be determined locally depending on factors such as the layout and complexity of the taxiway system, the types of aircraft operating. For taxiing this is normally taken as visibilities equivalent to an RVR of less than 400 m\* (Doc 9476)."

*\* Den omtalte "normal-værdi" på 400 m er sidenhen, og i såvel ICAO-reglerne og i EU's regelværk, fastlagt til 550 m, jf. definitionen på operationer ved lav sigtbarhed (LVO) i ATS-instruks 1.*

ICAO Doc 013 indeholder indledningsvis følgende, vejledende tekst om Visibility condition 2:

3.3.1 Special provisions are established to cover cases where there is a requirement for aircraft or other aerodrome surface traffic to operate on the manoeuvring area while RAVC exist – these are known as Reduced Aerodrome Visibility Procedures (RAVP).

*TS-anm.: RAVP er i instruksens afsnit 4.8 benævnt "forhold med nedsat sigtbarhed".*

3.3.2 RAVP are intended to support ground movements even though LVP are not in force, either because the aerodrome is not certified for operations that require LVP, or these operations are not currently being conducted.

3.3.3 In developing RAVP several factors are considered, including the characteristics of the aids available for surveillance and control of ground traffic, the complexity of the aerodrome layout and the characteristics of the aircraft using the aerodrome.

### **3. Preparation-, Operation- og Termination Phase**

Operationer ved lav sigtbarhed (LVO), jf. ATS-instruks 5, afsnit 4.9, finder sted ved banesynsværdi (RVR) under 550 m eller en beslutningshøjde (DH) på under 200 fod.

Procedureerne der skal anvendes for at understøtte LVO skal iværksættes inden LVO påbegyndes, og efter lokalt fastsatte kriterier.

ICAO Doc 013 indeholder følgende, vejledende tekst om hhv. Preparation Phase, Operation Phase og Termination Phase, hvor de tre faser er beskrevet som følger:

**Preparation Phase:** This phase is commenced when deteriorating meteorological conditions reach, or are forecast to reach, specified height of cloud base or ceiling and/or visibility/RVR values.

*Note.— These triggering values are determined and specified for each aerodrome depending on the flight operations to be supported by LVP, local weather patterns, and considering local factors such as the lead times needed to prepare the aerodrome and to bring the Operations Phase of LVP into force.*

**Operations Phase:** This phase must be in force prior to the commencement of any of the specific operations for which LVP are required. The Operations Phase is brought into force only once all preparatory activities are complete. Flight operations requiring LVP must only commence once the LVP are in force.

**Termination Phase:** This phase is established to facilitate a smooth transition back to normal operations.

For yderligere detaljer henvises til de i indledningen nævnte dokumenter.

- - -