



POSTOPKI OB ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI NA LETALIŠČU LJUBLJANA | LJLJ

LOW VISIBILITY PROCEDURES (LVP)



UVOD

Namen tega članka je predstaviti procedure oz. postopke, ki se v letalstvu izvedejo v razmerah zmanjšane vidljivosti. Gre za postopke, ki se uvedejo ob točno določenih vremenskih pogojih, ko je vidljivost zmanjšanja pod določen vremenski minimum. Postopki se izvedejo zaradi zagotavljanja varnega odvijanja prometa na letališču in v zraku.

UVEDBA POSTOPKOV OB ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI

Kontrola letalskega prometa (v nadaljevanju ATC) bo postopke »Low visibility procedure« (LVP) uvedla takoj, ko bo RVR pod 550 m in bo baza oblakov na ali pod 200 ft nad letališko stezo. Piloti bodo ob uvedbi oz. izvajanju postopkov zmanjšane vidljivosti, ob prvem kontaktu z ATC, obveščeni s stavkom: **»LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION«**.

[Ljubljana Approach Radar](#) (poslušajte primer)

Piloti na letališču Ljubljana (LJLJ) bodo o izvajanju postopkov zmanjšane vidljivosti obveščeni tudi preko standardnega sporočila v ATIS, na ostalih kontroliranih letališčih pa v okviru »Departure information« sporočila.

ATC bo prekinil z izvajanjem postopkov ob zmanjšani vidljivosti takoj, ko bo RVR večji od 800 m in bo baza oblakov na ali nad 300 ft. Piloti bodo ob prekinitvi izvajanja postopkov ob zmanjšani vidljivosti, s strani ATC obveščeni s stavkom: **»LOW VISIBILITY PROCEDURES CANCELED AT TIME ...«**.

Runway visual range (RVR) ali vidnost vzdolž vzletno-pristajalne steze je v letalski meteorologiji razdalja, na kateri lahko pilot zrakoplova, na središčni črti vzletno-pristajalne steze, vidi oznake na površini vzletno-pristajalne steze oz. lahko prepozna njeno sredino.

RVR in METAR

Vidnost vzdolž vzletno-pristajalne steze se meri instrumentalno in je podana v metrih. Podatek upošteva osvetljenost vzletno-pristajalne steze. V nadaljevanju je podan primer, kako pilot prebere podatke o vidljivosti iz METAR

Označitev vzletno-pristajalne steze

METAR LJLJ 010830Z VRB02KT 0300 **R30**/0600 FG VV001 05/05 Q1012 NOSIG=

RVR vidnost

METAR LJLJ 010830Z VRB02KT 0300 **R30**/0600 FG VV001 05/05 Q1012 NOSIG=

RVR vidnost je večja kot je podana

METAR LJLJ 010830Z VRB02KT 0700 **R30/P2000** FG VV001 05/05 Q1012 NOSIG=

RVR vidnost je manjša kot je podana

METAR LJLJ 010830Z VRB02KT 0100 **R30/M0150** FG VV001 05/05 Q1012 NOSIG=

Tendenca – večanje RVR vidnosti v času meritev

METAR LJLJ 010830Z VRB02KT 0400 **R30/0800U** FG VV001 05/05 Q1012 NOSIG=

Tendencia – manjšanje RVR vidnosti v času meritev

METAR LJJL 280830Z VRB02KT 0400 R31/0800D FG VV001 05/05 Q1002 NOSIG=

Tendencia – RVR vidnost se ne spreminja

METAR LJJL 010830Z VRB02KT 0400 R30/0800N FG VV001 05/05 Q1012 NOSIG=

Če tendence v zadnjih 10 minutah ni mogoče določiti se tendenca ne označi.

RVR vidnost se pomembneje spreminja – poda se minimalna in maksimalna RVR vidnost

METAR LJJL 010830Z VRB02KT 0300 R30/0400V0800 FG VV001 05/05 Q1012 NOSIG=

VEKTORIRANJE LETAL NA ILS

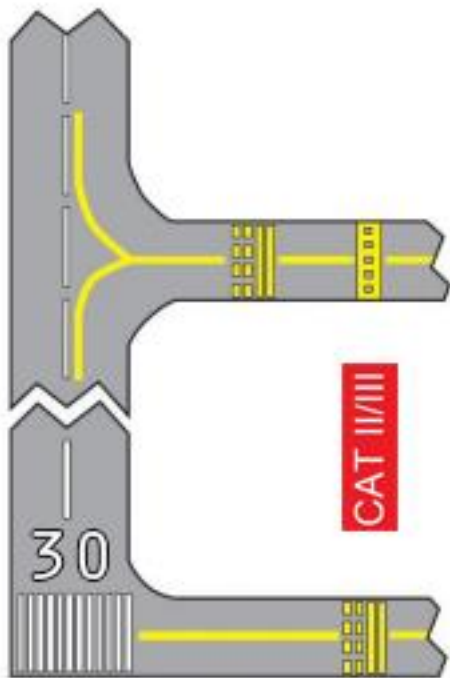
Kot je bilo zgoraj že navedeno, bodo piloti s strani ATC, ob prvem kontaktu obveščeni, da se izvajajo postopki zmanjšane vidljivosti s stavkom: »**LOW VISIBILITY PROCEDURES IN OPERATION**«. Piloti bodo radarsko vektorirani na ILS, pri čemer bo ATC zagotavljal minimalno razdvojevanje letal. V primeru povečanega prometa lahko piloti pričakujejo tudi vstop v holding (za LJJL na DOL).

V primeru, da se izvajajo LVP je na letališču Ljubljana LJJL vektoriranje na FAF (BASTA) mogoče šele, ko je predhodno letalo nad pragom steze 30. Piloti naj po pristanku, če je le mogoče, vzletno-pristajalno stezo zapustijo na TWY G.

PREMIKANJE LETAL NA TLEH

V času uvedenih postopkov ob zmanjšani vidljivosti je na ploščadi dovoljen premik zgolj enega letala (vključno z letalom, ki izvaja push-back). Odstopanje od tega pravila ni dovoljeno. Pilot mora izvajati TAXI do točke čakanja (Holding point) posebno previdno.

Točke čakanja (Holding point) na letališčih imajo različne talne oznake. Če je holding point označen zgolj z eno oznako, je le-ta že dovolj oddaljena od vzletno-pristajalne steze po merilih, ki so določena za CAT II/III, če pa sta talni označbi 2, se je v času izvajanja LVP, potrebno ustaviti na tisti, ki je namenjena CAT II/III.



Na fotografiji je prikazan primer letališča Ljubljana / LJLJ, kjer je na H/P B zgolj ena talna označba, na H/P C pa dve označbi.

Na letališču LJLJ imata H/P B in K eno talno označbo, H/P C, F in G pa po dve talni označbi.

V primeru uvedenih LVP pilot na H/P C, F ali G, brez dovoljenja ATC ne sme prečkati prve talne označbe.

Vedno imejte v mislih, da vsi scenariji v letalskih simulatorjih nimajo narisanih realnih CAT II/III »holding point« točk. V primeru, da uporabljate scenarij, kjer CAT II/III točk ni narisanih, se poskušajte čim bolj držati točk, ki so kot »holding pointi CAT II/III« vrisani na resničnih letalskih kartah.



IVAO Slovenia Division

Jure Griljc

SI-TAC