

LSZG TOWER NEWS

April 2022



Special VFR

Seit dem 01.04.2022 wird auf dem ATIS LSZG nicht mehr darauf hingewiesen, dass "Special VFR" in der CTR herrscht. Gemäss SERA sind Piloten selbst dafür zuständig der ATC zu melden, wenn eine "Special VFR Clearance" benötigt wird.

Dies gilt nicht bei Wetterbedingungen unterhalb der Special VFR Minima. Trifft dies zu, sind keine An- und Abflüge LSZG und keine Einflüge in die Platzvolte mehr gestattet. Das Kreuzen der CTR ausserhalb von diesem Bereich bleibt weiterhin möglich, solange der Pilot oder die Pilotin die nötigen Wetterminima einhalten kann.

ATC-Facts Special VFR – No VFR

- SVFR vs. VFR: Nur traffic information, keine Separation nötig
- SVFR vs. SVFR: Separation nötig
- SVFR vs. IFR: Separation nötig

- o **NO VFR für Helikopter** wenn: Sicht unterhalb 800m und/oder Wolkenbasis unterhalb 600ft
- o **NO VFR für Flächenflieger** wenn: Sicht unterhalb 1500m und/oder Wolkenbasis unterhalb 600ft

Hast du es gewusst?

Das Callsign von ZRH/GVA Delta hat zu «ALPS Radar» gewechselt!



Global Reporting Format + RCR RWY condition report

Seit dem 12. August 2021 wird weltweit das GRF – Global Reporting Format für die Angabe des Pistenzustandes gebraucht. Dieser Zustand wird via SNOWTAM/ATIS an die Piloten übermittelt. Es kann also sein, dass auch im Hochsommer ein SNOWTAM auf dem ATIS zu hören sein wird (z.B. nach Regenschauern).

Beispiel: "Runway condition report issued at 1520Z, Runway 06, Runway condition code 5/5/5, Coverage 100/100/100 percent, Depth 03/03/03 millimeters, WET/WET/WET"

Es gibt gesamthaft 17 Begriffe, um den Pistenzustand bei vorhandener Kontamination zu beschreiben. Der Begriff «DAMP» (feucht) ist nicht mehr dabei! Dies führt oft zu Unsicherheiten da das «frühere» WET zu einigen Restriktionen für die Berechnung der Start- und Landestrecke geführt hat.

Stehendes Wasser bis und mit 3mm wird seit dem 12.8.2021 als WET übermittelt. Viel relevanter als dieses WET ist der RWYCC (Runway Condition Code)! In der unteren Liste seht ihr, dass ein RWYCC von **5** eine braking action (Bremswirkung) **GOOD** bedeutet – also absolut problemlos ist. Mehr Informationen zum GRF findet ihr im Netz mit den Suchwörtern «BAZL GRF» oder auch «GRF RCAM» (ICAO).

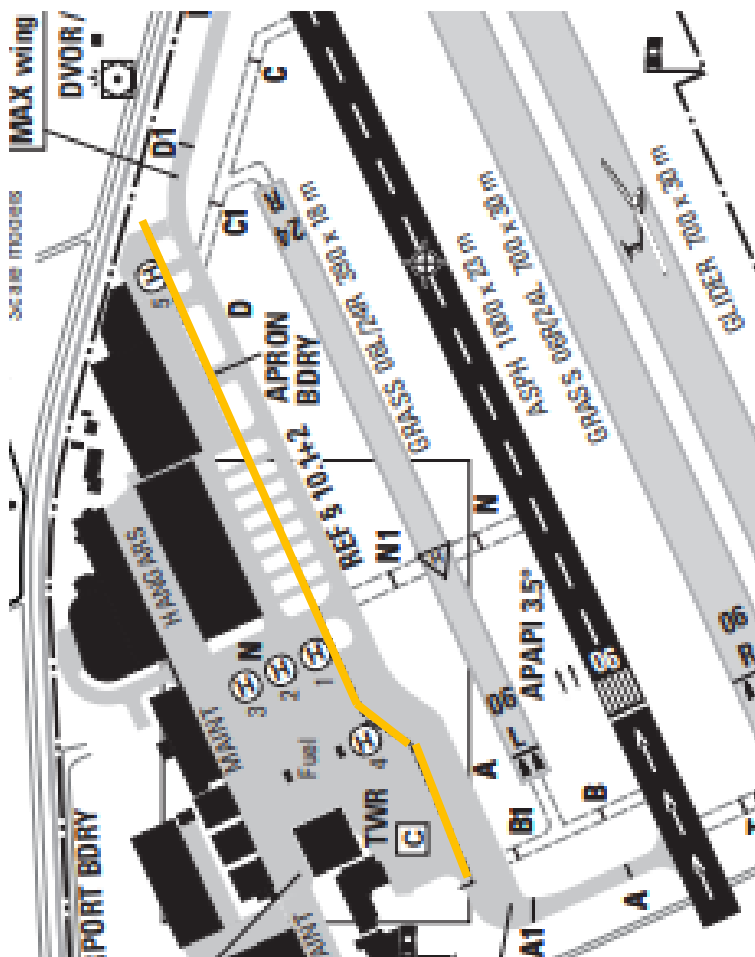
Runway Condition Assessment Matrix			
Assessment Criteria		Downgrade Assessment Criteria	
RWYCC	Runway surface description	Aeroplane deceleration or directional control observation	Special air report of runway braking action
6	DRY	-	-
5	<ul style="list-style-type: none"> • FROST • WET Up to and including 3 mm depth • SLUSH • DRY SNOW • WET SNOW 	Braking deceleration is normal for the wheel braking effort AND directional control is normal	GOOD
4	<ul style="list-style-type: none"> • SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (not in ICAO) -15°C and lower outside temperature • COMPACTED SNOW 	Braking deceleration OR directional control is between good and medium	GOOD TO MEDIUM

Wie erwähnt ist der RCR eine weltweite Erfindung, ein Nachteil ist sicher das «verlängerte» ATIS. In Grenchen scheint mir dies jedoch tragbar, man höre sich einmal EGLL o.ä. an ;-)

Voice

- "Go Ahead" ist im Flugfunk seit einiger Zeit nicht mehr zugelassen. Ersetzt wurde das "Go Ahead" durch "Pass your message" oder "eigenes Callsign".
- QNH1000 wird "QNH one thousand" ausgesprochen.
- Der sogenannte "Initial Call" (Bodenstelle und Callsign) wird nur bei Zurich/Geneva Information und ALPS RADAR angewendet.

Rollen in Grenchen während ATC Zeiten



Orange eingezeichnet ist die Trennlinie zwischen APRON und der manoeuvring area. Alle Bewegungen südlich der Linie erfordern, während ATC Zeiten, eine explizite Freigabe durch den TWR.

Auch Verschiebungen von Flugzeugen von Hand oder Towing brauchen eine Freigabe. Hilf uns beim Verhindern von Konflikten, indem du beim TWR für eine Rollfreigabe anfragst!

Übrigens:

Falls mit einem single engine ein "backtrack" benötigt wird, so muss dies **vor** dem Auffliegen verlangt werden: «HB-XXX holding point A runway 06, ready for departure, request backtrack»"

LNAV – LPV – LP – GNSS – RNP – was gilt nun?

Für die Flugsicherung spielt es keine Rolle, ob ein Pilot in Grenchen z.B. ein LNAV oder LPV Anflug durchführt. RNP ist der übergeordnete Begriff und es muss nur diese Art von Anflug gemeldet werden. Die Flugsicherung wird in jedem Fall ein "...cleared RNP APP RWY 24..." erteilen und nicht zwischen LNAV etc. unterscheiden. Somit existieren in Grenchen Voice-technisch nur VOR oder RNP Anflüge.

Liebe Pilotin / Lieber Pilot

Du hast hiermit ein erstes Exemplar der Grenchen TWR News erhalten. In unregelmässigen Abständen informieren wir 2-3 mal im Jahr über aviatische Themen im Zusammenhang mit der Flugsicherung am Flugplatz Grenchen.

Gerne darfst du diesen Newsletter weiterleiten oder auch direkt abonnieren.

Falls du ein Feedback, Anregungen für neue Artikel oder Fragen hast, freuen wir uns darüber!

Wünsche für den Newsletter / An-/ Abmeldung "TOWER NEWS"
und alle anderen Anliegen: bitte Mail an TWRnewsLSZG@skyguide.ch