

LSZG TOWER NEWS

Mai 2023



VFR inbound Route E

Immer wieder kommt es vor, dass wir Flugverkehrsleiter im Tower und somit während aktivierter CTR Erstaufrufe von Piloten hören, welche sich in der Region Oensingen oder Langenthal befinden und die Inbound Route S verlangen, obwohl die Route E eigentlich näher wäre. Sagen wir dann den Piloten am Funk ganz explizit, dass auch Route E verfügbar wäre, entscheidet sich dann rund die Hälfte der Piloten, diese Einflogroute E zu benutzen. Die andere Hälfte möchte immer noch via Route S einfliegen.

Dies kann zu einer erhöhten Aktivität von Flugzeugen in der Region S führen. **Doch wieso distanzieren sich so viele VFR Piloten explizit von der Route E?**

Einerseits kann der Grund im *VFR Manual Aeronautical Information Publication* gefunden werden. Dort steht im Kapitel "Besondere Bestimmungen für die Radio Mandatory Zone" unter Punkt 2.2 folgendes: "Aufgrund der erhöhten Kollisionsgefahr zwischen IFR und VFR beim Einflogpunkt "E", soll dieser durch den VFR-Verkehr gemieden werden." Es macht natürlich absolut Sinn, den IFR-Verkehr in einem unkontrollierten Luftraum zu meiden, da man als VFR-Pilot nicht wissen kann, ob in Kürze z.B. ein IFR Businessjet auch über den Einflogpunkt E anfliegen würde, da dieser geografisch gesehen genau auf dem IFR Anflug liegt. Ist die CTR jedoch aktiv, kümmert sich der Flugverkehrsleiter im Tower um diese Problematik. Kurz gesagt heisst dies folgendes:

Ihr dürft jederzeit die Einflogroute E verlangen. Falls es vom Verkehrsfluss gerade wirklich nicht passt, dann kann es immer noch eine alternative Route vom Tower geben. Mit dem Benutzen dieser Einflogroute E kann der Verkehrsfluss auch gut von der Region rund um den Meldepunkt Sierra segregiert werden.

R.I.P. DVOR Grenchen

Im Jahre 2001 im Zusammenhang mit der damaligen Pistenverlängerung in Planung gegangen, geht in diesem Jahr die Navigationsanlage DVOR Grenchen in den wohl verdienten Ruhestand. Die definitive Abschaltung ist auf den 13. Juli 2023 geplant.



Der Instrumentenanflug VOR/DME wurde bereits per 8. Mai 2023 ausgesetzt. Grenchen kann jedoch weiterhin mittels RNP-Approach nach IFR angefliegen werden.

Thermikfliegen in der Kontrollzone

Spätestens mit dem Freigeben der Graspisten hat auch in Grenchen im April der Segelflugbetrieb wieder gestartet. Mit dem publizierten Segelflugsektor, welcher bei Bedarf von den entsprechenden Segelfluggruppen aktiviert werden kann, ist innerhalb der inneren Platzrunde eine Region für die Segelflugzeuge vorgesehen. Nun kann es aber vorkommen, dass ein Pilot eines Segelflugzeuges vom Mittelland zur Landung nach Grenchen zurückfliegen möchte und beim Tower für eine Einflugfreigabe von ausserhalb der Kontrollzonen in diesen Segelflugsektor hinein anfragt und diese auch erhält. Auf dem Flugweg Richtung Segelflugsektor merkt dann dieser Pilot, dass z.B. über Leuzigen günstige Thermikverhältnisse herrschen und beginnt dort sein Segelflugzeug zu kreisen. Wird dies beim Flugverkehrsleiter im Tower weder verlangt noch informiert, rechnet der Lotse nicht damit, dass sich das Segelflugzeug noch in dieser Region befindet und kann somit bei sich anbahnendem Verkehr auch keine Verkehrsinformationen abgeben, wo zu er eigentlich verpflichtet wäre. Deshalb



Hinweis 1: *Wenn ihr nicht wie vom Tower freigeben auf direktem Weg in den Segelflugsektor fliegen möchtet, dann fragt beim Flugverkehrsleiter nach einer angepassten Freigabe.*

Nun kann man sich auch fragen, wie sinnvoll es wirklich ist, in einer relativ kleinen Kontrollzone wie Grenchen das Thermikfliegen ausserhalb des Segelflugsektors zu üben. Gute Verhältnisse hin oder her: Im kontrollierten Luftraum Delta zwischen Solothurn und Biel befinden sich bereits sehr viele unterschiedliche Teilnehmer: IFR-Anflüge, IFR-Abflüge, Fallschirmspringer, Modellflugzeuge, Helikopter, etc. Und weil

wir hier von einer Kontrollzone sprechen, hat der Flugverkehrsleiter im Tower auch die Aufgabe, Verkehrsinformationen zwischen den Flugzeugen abzugeben.

Hinweis 2: Bei erhöhtem Verkehrsaufkommen kann der Flugverkehrsleiter thermikfliegenden Segelflugzeugen ausserhalb des Segelflugsektors möglicherweise nicht mehr akzeptieren, weil die Arbeitslast schlicht und einfach nicht mehr zu bewältigen wäre.

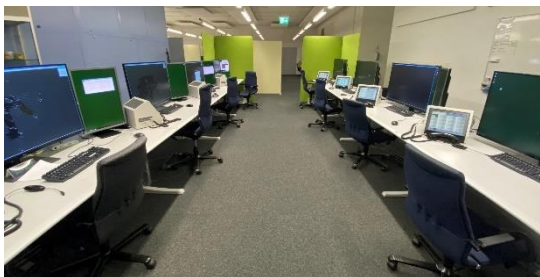
Tower-Insights

In den *Tower-Insights* möchten wir euch einen Einblick in verschiedene Hintergründe des Flugverkehrsleiter-Jobs geben. Thema in dieser Ausgabe des Newsletters: **Notfalltraining im Tower Simulator.**

Wie kann ein Flugverkehrsleiter im Tower die verschiedensten Zwischen- oder Notfälle bewältigen, wenn er diese vorher noch nie erlebt hat? Unter anderem für solche Themen existieren bei der Skyguide mit Genf und Wangen bei Dübendorf zwei Standorte, an welchen Tower Simulatoren (kurz: TOSIMs) stehen. Sitzt man als ATCO in einem solchen Simulator, wähnt man sich an seinem gewohnten Arbeitsplatz an seinem gewohnten Arbeitsort. Eine Vielzahl von Projektoren projiziert ein 360°-Bild mit derselben Aussicht, wie man sie im echten Tower hat. Auch der Arbeitsplatz (Bild rechts) des Flugverkehrsleiters ist identisch mit dem vertrauten Umfeld aufgebaut.



Per Funk ist man schliesslich mit verschiedenen Piloten, welche in einem Nebenraum sitzen und die Flugzeuge simulieren, verbunden. Mittels Computereingaben können diese alle Arten von Flugverkehr nach Instruktionen des ATCOs starten, landen oder einfach durch die Luft fliegen lassen (Bild unten). Diese Simulatorpiloten sind oftmals selbst Linienpiloten oder haben ein PPL und wissen deshalb nur zu gut, welchen Aufforderungen des Flugverkehrsleiters sie folgen können oder was für sie nicht nachvollziehbar wäre.



So entsteht in den Debriefings auch oft ein reger Austausch zwischen den ATCOs und den Sim-Piloten, was schliesslich beiden Seiten dienen kann.

Zurück zum Sinn und Zweck des Simulators: Die Flugzeuge können im Simulator auch alle möglichen Notfälle simulieren. Triebwerke können angezündet oder Fahrwerke nicht vollständig ausgefahren werden, ebenso wie Birdstrikes oder Landeklappenfehler simuliert werden können. So kann der Flugverkehrsleiter dann üben, die richtigen Schritte in die Wege zu leiten, um bei einem solchen Zwischenfall in der Realität gewappnet zu sein. Natürlich können im Simulator auch Dinge geübt werden, die glücklicherweise selten bis nie im live-Verkehr stattfinden. Aber besser einmal etwas üben, das man hoffentlich nie brauchen wird als umgekehrt.

Übrigens steuern die Simulatorpiloten auch die Fahrzeuge am Boden, wie folgendes Bild aus einer Übung, wo an der Tankstelle ein Flugzeug brennt, zeigt.



Ausblick

Vom 01. -bis 04. Juni 2023 findet wieder das FreeFlyFestival in Grenchen statt (www.freeflyfestival.ch). Es ist an diesen Tagen mit erhöhtem Sprungbetrieb in der Parabox Grenchen zu rechnen. Für alle IFR-Flüge das entsprechende NOTAM bitte beachten.

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