

# LSZG TOWER NEWS

Dezember 2023



## Änderungen VFR Manual

Per Publikationsdatum am 05.10.2023 traten verschiedene Änderungen unter anderem in der LSZG AD Info, aber auch auf den VAC und AREA-Publikationen in Kraft. Sich die neusten Versionen wieder einmal komplett durchzulesen, lohnt sich. Folgend möchten wir auf einzelne Änderungen eingehen:

### *VISUAL APPROACH CHART (VAC)*

Die Anflugrouten sind nun nicht nur mittels den verschiedenen Meldepunkten (W, W1, E, E1, S) auf der geografischen Karte, sondern auch in Textform publiziert. Auch verschiedene Flugwegmöglichkeiten mit inner- oder Outer Downwind wurden präzisiert.

#### Anflugrouten / Arrival routes:

RWY 06:  
W - W1  
S - Outer Right Base  
E - E1 - Inner Right Downwind or  
E - direct Outer Right Downwind

RWY 24:  
W - W1 - Inner Downwind or  
W - direct Outer Downwind  
S - Outer Base  
E - E1 - ABM Altreu

Ebenfalls in Textform sind entsprechend die verschiedenen Abflugrouten zu finden. Während die Routen nach E (via E1, rsp. via Inner- oder Outer Downwind) und W (via W1, rsp. via Inner- oder Outer Right Downwind) zu keinen Neuerungen führen, sondern einfach neu niedergeschrieben sind, eröffnen sich für die Besatzungen neue Möglichkeiten der Flugwegplanung in Richtung Süden:

Nehmen wir das Beispiel RWY 24. Ein Pilot kann die Abflugroute Outer Crosswind verlangen. Mit dem publizierten Hinweis, dass bei der CTR BDRY die Route nach Ermessen des Piloten ist, kann er den Flugweg entsprechend planen und direkt nach dem Outer Crosswind

#### Abflugrouten / Departure routes:

Bei CTR BDRY Route nach Ermessen des PIC  
at CTR BDRY routing at PIC's discretion

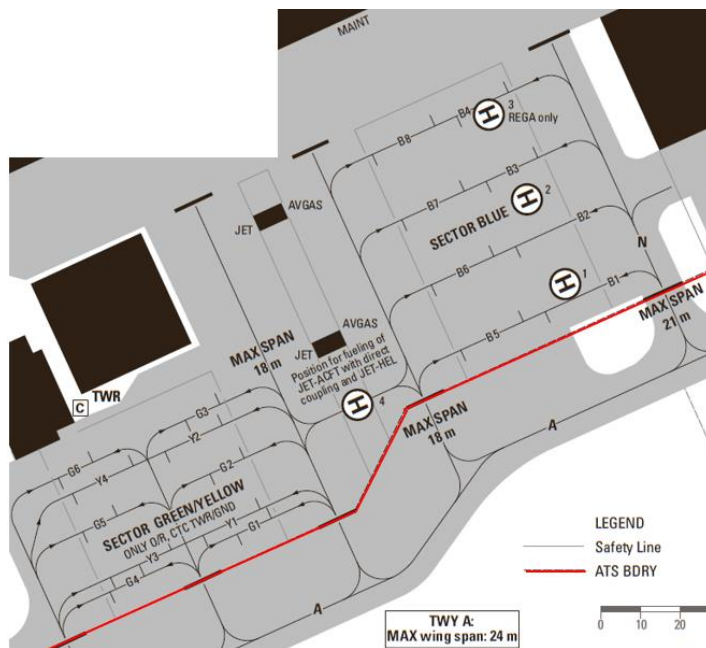
RWY 06:  
E1 - E  
Inner Right Downwind - W1 - W  
Outer Right Downwind - W  
Outer Right Crosswind

RWY 24:  
W1 - W  
Inner Downwind - E1 - E  
Outer Downwind - E  
Outer Crosswind

seine bevorzugte Richtung einschlagen. Damit kann eine potenzielle Konzentration des An- und Abflugverkehrs am Meldepunkt Sierra reduziert werden.

### AD INFO

Der Grasrollweg N ist nun auch südlich der Hartbelagpiste publiziert und kann somit von Flächenflugzeugen ebenfalls benutzt werden. Weiter wurde nochmals präzisiert, dass jegliches Rollen oder sich Bewegen ausserhalb der ATS Boundary Line, im Bild hier rot eingezeichnet und ehemals Apron Boundary genannt, auf eigene



Verantwortung geschieht. Selbst bei einer Rollfreigabe durch den Tower, bleibt der Pilot entsprechend nördlich dieser ATS Boundary Line selber verantwortlich für jegliche Separationen und muss selbstständig auf mögliche Hindernisse achten. Auch jegliche Abstellplätze (Sektor Green, Yellow, Blue, Orange) befinden sich ausserhalb der ATS BDRY Line. Der Pilot bekommt mit der Freigabe zwar eine Erlaubnis, sich auf einen spezifischen Platz zu stellen und

diesen zu benutzen, muss jedoch den Weg zu diesem Ziel und die Hindernisfreiheit selbst beurteilen.

Der Hintergrund ist, dass der Towerlotse viele Bereiche des Aprons nicht visuell einsehen und somit auch nicht beurteilen kann.

Wenn wir schon bei den verschiedenen Parkplätzen sind, führt dies direkt zum nächsten Kapitel....

## Sektor Green / Yellow

Was absolut nicht neu ist, aber auch gerne wieder einmal im Sinne einer Auffrischung genannt werden darf, ist die Regelung seitens Flughafens bezüglich der Belegung von Parkplätzen im Sektor Green / Yellow. Um diesen Bereich nutzen zu dürfen, muss während aktiver CTR beim Tower dafür angefragt werden. Auch hier erläutern wir im Namen des Flughafens gerne einen der verschiedenen Gründe dazu: Landet in Grenchen ein Flugzeug ankommend aus einem Non-Schengen-Gebiet, so muss dieses zwingend direkt in den Sektor Green / Yellow rollen zwecks Passkontrolle der Passagiere und Crew. Der Tower kennt die ETAs von solchen Flügen, welche mittels

Flugplan angemeldet sind und kann somit eine entsprechende Parkplatzbewirtschaftung für diesen Sektor planen. Je nach Flugzeugtyp muss ein Parkfeld des Yellow Parkings freigehalten werden, was wiederum mindestens zwei Parkfelder des Green Parkings blockiert. Beispielsweise tangiert Y2 mindestens G2 und G3. Wird nun ein Flugzeug nach der Betankung autonom von der Tankstelle, ohne beim Tower anzufragen, auf G2 geschoben, kann dies dazu führen, dass der Tower seiner Verpflichtung ein Parkfeld für ein ankommendes Flugzeug aus England freizuhalten, nicht nachkommen kann.

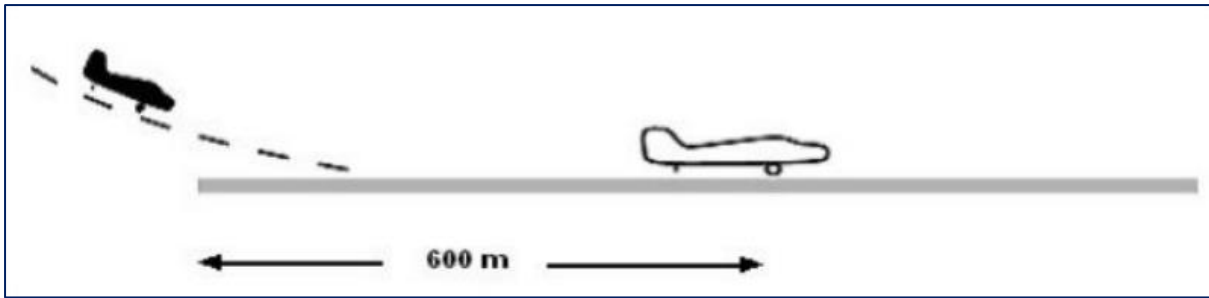
Deshalb: Kurz beim Tower auf der Frequenz nachfragen, wenn ein solcher Platz belegt werden möchte.

## Reduced Runway Separation

Hast du gewusst, dass sich zwei landende Flugzeuge gleichzeitig auf der Piste befinden dürfen, ohne dass diese in einer Formation landen? Unter gewissen Gegebenheiten ist es der Flugsicherung erlaubt, reduzierte Mindestabstände zwischen Luftfahrzeugen, die dieselbe Landebahn benutzen, anzuwenden. Wir sprechen hier von Reduced Runway Separation. In Grenchen kann dieses Procedure auf der Hartbelagpiste 24 vom Flugverkehrsleiter angewendet werden. Voraussetzungen, welche dafür erfüllt sein müssen, sind unter anderem folgende:

- *Only during daylight from 1 hour after the beginning of the morning local civil twilight to 1 hour before the end of evening local civil twilight;*
- *Visibility minimum 5 km, ceiling not less than 1000 ft;*
- *Tailwind max 5 knts;*
- *Braking action is not adversely affected by RWY contamination such as ice, slush, snow, water etc.*

Sind diese Gegebenheiten (plus noch weitere) vom Flugverkehrsleiter als erfüllt betrachtet, kann er in Grenchen einem **single-engine propeller aircraft** mit einer **MTOW von maximal 2000 Kg** dann eine Landefreigabe erteilen, wenn sich im Moment des Aufsetzens dieses Flugzeuges, das davor gelandete Flugzeug, welches ein single-engine propeller aircraft mit einer MTOW von weniger als 7000 Kg oder ein twin-engine propeller aircraft mit einer MTOW von weniger als 7000 Kg, **mindestens 600m weiter vorne** auf der Landebahn befindet, sich rollend bewegt und die Piste ohne einen Backtrack verlassen wird.



Kurz gesagt: viele technische Faktoren muss der ATCO innert kürzester Zeit mental prüfen und beurteilen, damit dieses Verfahren überhaupt angewendet werden kann. Der Benefit dafür ist, dass ein möglicher Go-around eines nachfolgenden Flugzeugs verhindert werden kann mit Hilfe einer Abschlusslandung in einer Reduced Runway Separation, was wiederum einen positiven Einfluss auf den Verkehrsfluss und die Kapazität hat.

## Tower-Insights

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

Neben unserer Hauptarbeit als Flugverkehrsleiter haben wir auch noch andere Tätigkeiten, welche wir im Tower erledigen müssen. Eine davon ist, im Namen der Meteoschweiz alle 30 Minuten ein Meteorological Aerodrome Report, kurz METAR, zu versenden. Doch wie entsteht eine solche Wetterbeurteilung? Wichtig zu erwähnen ist zuerst, dass das produzierte METAR eine Abbildung des Ist-Zustandes ist. Um diesen Ist-Zustand des Wetters akkurat beurteilen zu können, haben alle ATCOs eine entsprechende Ausbildung bei der Meteoschweiz absolviert. Für die Beurteilung im täglichen Dienst stehen uns verschiedene Hilfsmittel zur Verfügung. Da ist einerseits der sogenannte Wettergarten. Dieser steht südlich der Segelfluggpiste und liefert uns Daten wie Wind, Wolkenhöhe, Luftdruck, Temperatur, Taupunkt oder Sichtweite. Da die Wolkenhöhe jedoch nur lokal in diesem Wettergarten gemessen wird, werden Wolken welche sich am Jura oder ganz allgemein anderswo als direkt über dem Messgerät (Ceilometer) befinden, nicht automatisch erfasst. Um alle relevanten Wolkenuntergrenzen zu beurteilen, steht uns zusätzlich ein 360 Grad Abbild der Landschaft mit verschiedenen Referenzpunkten und deren Höhen als Beurteilungshilfe, wie im Bild rechts zu sehen ist, zur Verfügung. Befindet sich dann die Untergränze

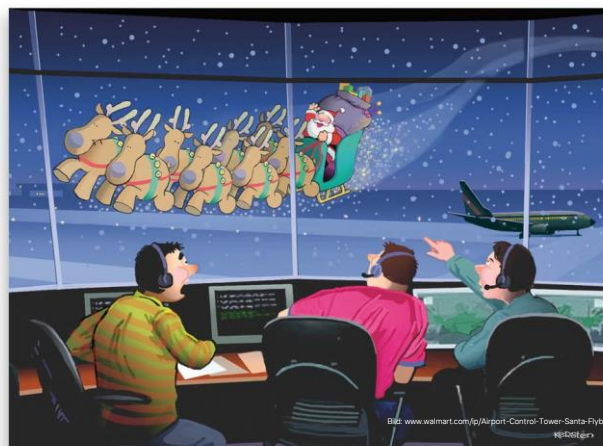


einer Wolke an der im Bild grün markierten Stelle, so weiss der ATCO, dass diese auf 1180ft AGL ist. Genau gleich verhält es sich mit den Sichtweiten: Auch diese wird nur lokal im Wettergarten gemessen. Tiefe Nebelfelder ausserhalb davon werden nicht erfasst und werden ebenfalls mit Hilfe von Referenzpunkten bestimmt. Der grüne Pfeil im Bild oben zeigt an eine Stelle, welche 4000m vom Tower entfernt ist.

Sobald das aktuelle Wetter dann also beurteilt worden ist, muss dieses noch mittels Codierung niedergeschrieben und an Meteoschweiz versendet werden, von wo aus es dann wiederum publiziert wird.

## Ausblick

Nun wünschen wir allerseits eine schöne Adventszeit, etwas später schöne Weihnachten und schliesslich einen guten Rutsch ins 2024. Der Flughafen Grenchen bleibt am 25. und 26. Dezember, sowie am 01. Januar geschlossen. Wir sind gespannt darauf, was das kommende Jahr bereithält, sind uns aber sicher, dass wenn Piloten, ATC und alle weiteren notwendigen Partner gut zusammenarbeiten, uns ein großartiges Jahr bevorsteht.



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](mailto:TWRnewsLSZG@skyguide.ch)