

LSZG TOWER NEWS

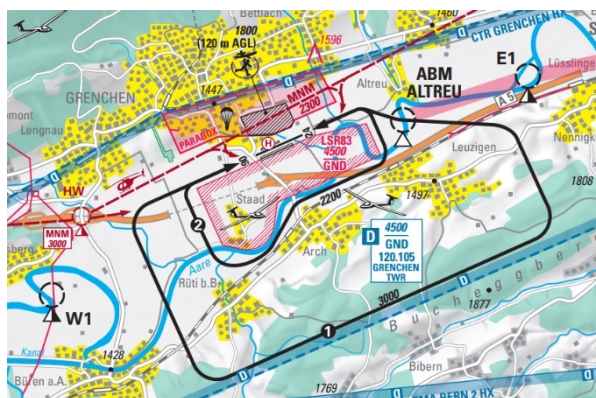
März 2024



Aus Segelflugsektor wird LSR83

Seit Publikation der letzten VFRM Aeronautical Information Publication am 21. März 2024 kann man auf den VAC CTR und AREA CTR Grenchen eine "restricted area" innerhalb der Kontrollzone Grenchen sehen. Dies ist die LSR83. Die LSR83 ersetzt den Segelflugsektor und wird analog zu den Verfahren rund um den Segelflug der letzten Saison gehandhabt. Diese Verfahren sind in einer Vereinbarung zwischen den in Grenchen operierenden Segelfluggruppen, dem Flughafen Grenchen und der Skyguide Grenchen definiert.

Die Aktivierung der LSR83 erfolgt via Tower und wird entsprechend auf dem ATIS ausgestrahlt. Auf dem jeweiligen DABS ist nicht ersichtlich, ob die LSR83 aktiv ist. Sobald diese LSR83 aktiv ist, darf diese (ebenfalls wie bis anhin) nur von Segelflug-, Motorsegler- und Schleppiloten der Segel- und Motorfluggruppen Grenchen und Solothurn benutzt werden. Auswärtige



Segelflugpiloten, welche in Grenchen landen oder starten, haben die Standardverfahren gemäss AIP / VFRM, anzuwenden.

Kurz: Der Segelflugsektor hat den Status einer "restricted area" und den neuen Namen LSR83. Die Verfahren bleiben jedoch dieselben.



Der Flughafen Grenchen zählte im Jahr 2023 total 54'329 Flugbewegungen.

Bird activity

Frühling und Sommer sind immer auch Jahreszeiten mit erhöhter Vogelkonzentration in der Flugplatzumgebung. Vor allem dann, wenn in der Witi oder auch direkt südlich der Graspisten die ersten Felder gepflügt werden, gibt es vermehrt Vogelschwärme in der Nähe. Vom



Tower aus sind am Boden sitzende Vögel direkt neben der Piste oftmals nicht erkennbar. Falls von einem Piloten eine solche Situation entdeckt wird, liegt es in seinem Ermessen, ob der Anflug fortgesetzt wird. Bleiben die Vögel stur sitzen oder bewegen sich immer wieder in Richtung der Runways, hat der Tower die Möglichkeit, den Flughafen darüber zu informieren. Ein Flughafenmitarbeiter, (normalerweise der Platzwart,) begibt sich in Richtung der Vögel und kann mit Hilfe einer Schreckschusspistole eine Vogelvergrämung durchführen. Auf der VAC LSZG wird auch auf die hohe Vogelkonzentration hingewiesen.

CTN: Hohe Vogelkonzentrationen in der Flugplatzumgebung
Intense bird concentration in the vicinity of the aerodrome

Öffnung der Grasflächen und deren Bedeutung für den Tower

Während den Wintermonaten stehen die Grasflächen in Grenchen normalerweise nicht zur Verfügung. Fehlen diese Grasflächen bedeutet dies gleichzeitig, dass nur die Hartbelagpiste 06/24 und die Rollwege A und D (und natürlich die Fläche nördlich der ATS-boundary) genutzt werden können. Das heisst, dass einerseits den Piloten, aber auch der Flugsicherung eine ganze Menge an Optionen für das Entflechten aber auch für das Beschleunigen von Verkehrssituationen fehlt. Nun mit dem näherkommenden Frühling werden auch die Grasflächen (früher oder später) wieder geöffnet. Die Verantwortlichkeit dafür, wann welche Graspiste oder welcher Grasrollweg geöffnet werden kann, liegt übrigens allein beim Flughafen. Der Flughafen teilt dies jeweils mittels Pistenbericht am Morgen dem Tower mit. Diesen Pistenbericht über den Zustand aller einzelnen Flächen auf dem Flughafen findet ihr auch an der Schiebetüre im Flughafengebäude bei dem Stehtisch.

Was bedeuten geöffnete Graspisten für den Tower?

Grundsätzlich bedeutet die Verfügbarkeit der Graspisten, dass eine höhere Zahl an Landungen oder Starts abgewickelt werden kann. Sehr eindrücklich kann dies aufgezeigt werden, wenn ein Flugzeug auf der Hartbelagpiste 24 starten möchte und dazu zuerst einen Backtrack benötigt. Vom Rollhaltepunkt D benötigt der Backtrack normalerweise rund zwei Minuten. In diesen zwei Minuten kann auf der Hartbelagpiste

also weder gestartet noch gelandet werden, die Piste ist somit komplett blockiert. Hat die Flugsicherung nun aber die Graspisten zur Verfügung, kann währenddessen beispielsweise auf der Graspiste 24L gelandet, gestartet oder ein touch and go durchgeführt werden. Der Verkehrsfluss kann also massiv beschleunigt werden.

Was bedeuten geöffnete Grasrollwege für den Tower?

Geöffnete Grasrollwege (B, C, N) sorgen dafür, dass es weniger Wartezeit am Boden gibt. Bleiben wir beim Beispiel der Piste 24. Der Tower wird die Flugzeuge nach Abwägung verschiedener Kriterien entweder in den Rollweg D oder dann eben in den Grasrollweg C stellen. Steht beispielsweise ein IFR-Flugzeug bereits am Rollhaltepunkt D und der Fluglotse weiss, dass dieses Flugzeug in den nächsten Minuten noch nicht starten kann, (weil beispielsweise der Fluglotse am Departures Radar die Zustimmung zum Start noch nicht gegeben hat), so macht es durchaus Sinn, das nächste rollende Flugzeug zum Rollhaltepunkt C zu stellen, damit dieses dann nicht unnötig blockiert würde, wenn es startbereit wäre. Umgekehrt kann es natürlich auch sein, dass der Tower das erste Flugzeug in den Grasrollweg zum Rollhaltepunkt C stellt, weil er weiss, dass in Kürze ein Jet bereit zum Rollen und dann auch gleich bereit zum Start sein wird. Der Jet wird in diesem Fall nicht blockiert werden.

"Readback correct"

Nach einer erfolgten IFR-Freigabe muss ein Pilot die ganze Freigabe wörtlich zurücklesen. Bis vor einiger Zeit hat die ATC auf dieses Readback mit einem "Readback correct" geantwortet. Da es aber sowieso bereits zu den Aufgaben der Flugsicherung gehört, falsche Readbacks zu korrigieren, wird nun schon seit längerem auf dieses "Readback correct" seitens ATC verzichtet. Sollte das Readback Fehler enthalten, wird die ATC diese korrigieren.



Tower-Insights

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

Als Touchscreen steht uns im Tower ein Monitor zur Verfügung, mit welchem wir die verschiedenen Lichter auf dem Flughafen steuern können. Dies sind neben der Pisten- und Rollwegbefeurung (Runway Lights / Taxiway Lights) z.B. auch das APAPI, die Hindernisbefeurung (Obstacle Lights) oder die Flashes (Blitze). Für die Runway Lights und das APAPI stehen verschiedene Intensitätsstufen zur Verfügung. Diese werden vom ATCO dem Tageslicht entsprechend ausgewählt. Während tagsüber die Intensität normalerweise bei 100% liegt,



genügen bei kompletter Dunkelheit bereits 3%, um dieselbe visuelle Helligkeit der Pistenbefeurung zu erzeugen. In der Übergangsphase von Tag zu Nacht wird die Intensität stufenweise vom ATCO reduziert. Liesse man die Befeurung bei 100% stehen, so würde dies in der Nacht die Piloten zu stark blenden. Fühlst du dich als Pilot trotzdem geblendet oder empfindest das Licht als ungenügend, dann lasse es den Tower wissen, dann kann die Intensität natürlich angepasst werden. Die Pistenbefeurung kann während der aktivierten Kontrollzone nicht durch mehrmaliges Drücken der Sprechaste gesteuert werden; diese Funktion ist während dieser Zeit unterdrückt.

Gemäss unserem Regelwerk wird die Pistenbefeurung während der Nacht, tagsüber in IMC und tagsüber, wenn es die meteorologischen Umstände erfordern, aktiviert. In marginalen Wetterbedingungen bezüglich IFR-Anflug werden wir ATCOs immer wieder von den Piloten am Funk gefragt, ob das Licht denn auch auf 100% eingestellt und die Flashes an seien, damit die Piloten die Piste genug früh sehen können. Hierzu sei folgendes gesagt: In solchen Wetterbedingungen haben wir im Tower oft nur 1 Flugzeug auf der Frequenz und das ist genau dieses Flugzeug, welches einen IFR-Anflug macht und deshalb ist unser Fokus in diesem Moment auch darauf gerichtet. Sprich: Es gehört, wie oben beim Regelwerk erwähnt, zu unseren Aufgaben, dann das Licht auf 100% zu setzen, um dem Piloten die bestmöglichen Bedingungen für eine erfolgreiche Landung bieten zu können. Sobald die Piste in Sicht ist, kann die Intensität der Befeurung evtl. eine Blendwirkung haben. Hier reicht ein Einfaches "dim the lights" und der ATCO wird die Intensität sofort anpassen.

Ausblick

Verschiedene Feiertage stehen im Frühjahr wieder an, welche jeweils unterschiedliche Einschränkungen bezüglich Aktivitäten im Flughafenbereich mit sich bringen. So sind z.B. Schulvolten und Ziellandeflüge an Auffahrt oder Fronleichnam verboten. Die

komplette Übersicht darüber was wann nicht gestattet ist, findest du im VFRM AIP AD INFO 9 Abschnitt 10.8.

Unter anderem an folgenden Tagen gibt es Restriktionen:

29. März (Karfreitag)

31. März (Ostersonntag)

9. Mai (Auffahrt Donnerstag)

19. Mai (Pfingstsonntag)

30. Mai (Fronleichnam)

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