

LSZG TOWER NEWS

August 2025



New Tower Grenchen

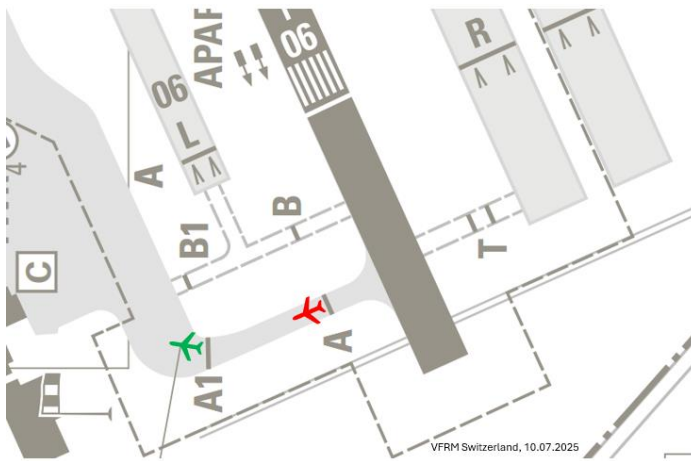
Am 04.06.2025 war es soweit: Mit einer zusätzlichen Stunde ATC (anstatt RMZ) konnte um 0800LT der neue Tower offiziell in Betrieb genommen werden. Entsprechend kommt ab sofort nun auch dieser Newsletter in einem leicht angepassten Layout daher. Der Übergang in den neuen Tower lief ohne Überraschungen ab und so konnte relativ bald ein möglicher Rollback in den alten Tower ausgeschlossen werden. Mittlerweile hat bereits der Rückbau des technischen Equipments im alten Tower begonnen, dieser dürfte voraussichtlich in den kommenden Wochen abgeschlossen sein.

Durch die Lage des neuen Towers und dessen Höhe können nun sämtliche Pisten aus der Kanzel besser gesehen werden und auch der Luftraum in Richtung Nord-Osten kann vom ATCO wieder hindernisfrei beobachtet werden.

An dieser Stelle möchten wir jedoch darauf hinweisen, dass die Situation rund um die Tankstelle (speziell die nördlichen Tanksäulen) auch aus dem neuen Tower von den Flugverkehrsleitenden visuell nicht gesehen werden kann, was aber im Vergleich zum alten Turm keinen Unterschied darstellt. Entsprechend, und auch dies ist seit einigen Jahren in den Publikationen veröffentlicht (AD INFO 7, 10.3, Stand 04.08.2025), bedeutet jegliche erhaltene Rollfreigabe für das Rollen ausserhalb (nördlich) der ATS-boundary-line eine Freigabe auf eigenes Ermessen des Piloten.

Sicher gelandet, und jetzt?

Oft wird vom Tower beobachtet, dass landende Flugzeuge (einheimische und auswärtige gleichermassen) nach einer Landung auf der Hartbelagpiste 06/24 diese korrekt via Rollwege D oder A verlassen und dann bei dem Rollhalt D oder A stehen bleiben. Dort wird dann vom Piloten beispielsweise die after-landing-checklist durchgeführt oder es wird schlicht einfach gewartet, bis man beim ATCO nach einer Rollfreigabe fragen kann. Wenn wir hier als Beispiel bei der Pistenrichtung 24 bleiben,



sieht dies dann so aus, wie das rote Flugzeug auf der Karte links eingezeichnet ist. Das Anhalten an dieser Position hat, egal ob die CTR oder RMZ aktiv ist, einen sehr entscheidenden Nachteil: Das nachfolgend landende Flugzeug hat dort keinen Platz mehr, um die Hartbelagpiste verlassen zu können und blockiert

entsprechend diese Piste. Dies kann so weit führen, dass ein nächstes Flugzeug ein Durchstartmanöver ausführen muss, da es wegen einer blockierten Piste nicht landen kann. Den Grund, warum ein Flugzeug an dieser Position (rot eingezeichnet) nach der Landung auf der Piste 24R anhält, ist für uns auch erkennbar: der Pilot möchte die Achse der Piste 24R(/06L) freihalten.

Aber: Während aktiver CTR und somit mit Flugsicherung würde der Flugverkehrsleiter ein auf der Hartbelagpiste 24 landendes Flugzeug instruieren, **vor** der Achse der Piste 24R zu warten, wenn es denn eine Landung oder einen Start auf eben dieser Piste 24R geben würde und gleichzeitig das auf der Hartbelagpiste 24 gelandete Flugzeug dazu im Konflikt stehen würde.

Deshalb gilt die Regel, dass nach einer Landung auf der Hartbelagpiste diese grundsätzlich via Rollweg A / D verlassen werden und dann weitergerollt werden muss bis zum Rollhalt **A1/D1**, hier auf dem Bild oben den Standort mit dem grün eingezeichneten Flugzeug. An dieser Position kann dann gewartet werden, bis man vom Tower eine Rollfreigabe für das weitere Rollen erhält.

Für die RMZ soll gemäss VFRM nach einer Landung auf der Hartbelagpiste ebenfalls bis zum Rollhalt A1/D1 gerollt werden, um einem nachfolgend landenden Flugzeug nicht den Weg zu versperren. Hier aber mit dem Unterschied, dass die Flugzeugcrew selbst feststellen muss, ob ein anderes Flugzeug die Piste 06L/24R benutzt.

Ankommende Luftfahrzeuge verlassen die RWY 06/24 ausschliesslich via TWY A or D, sofern keine andere Instruktion erfolgt, und rollen bis A1 oder D1.

Arriving ACFT shall leave the RWY 06/24 only via TWY A or D, unless otherwise instructed and continue taxiing up to A1 or D1.

VFRM Switzerland, 10.07.2025

ATIS LSZG

Seit dem 04.06.2025 wird das ATIS LSZG nicht mehr "manuell" vor Ort in Grenchen produziert, sondern im Com Center Genf und wird von dort aus durch eine Computerstimme aufgesprochen. Dies bringt einige Vorteile:

- Punkt xx.20 und xx.50 erscheint jeweils zuverlässig ein neues ATIS mit den neusten Wetterdaten. Hört eine Crew in der Flugvorbereitung nun um xx.15 das aktuelle ATIS ab und meldet sich aber erst um xx.22 beim Tower, dann kann sie mittlerweile davon ausgehen, dass um xx.22 bereits ein neues ATIS gültig ist.
- Die Produktionszeit für ein neues ATIS ist sehr kurz. Ein Anruf des Towers in das Com Center, um einen Change auf dem ATIS mitzuteilen, bewirkt, dass nur Sekunden später das neue ATIS online ist. So gibt es auch neue ATIS zwischen den Standard-ATIS-Zeiten um xx.20 und xx.50.
- Das ATIS zeigt nun dafür immer den wirklich aktuellen Status der Aktivitäten in der CTR Grenchen an. Wird beispielsweise LSR83 deaktiviert, so erscheint Sekunden später ein neues ATIS, wo diese Restricted Area bereits nicht mehr als aktiv ausgestrahlt wird. Dies ist sicher auch im Sinne aller Benutzer der CTR Grenchen.
- Es gibt mehrere Möglichkeiten, wie man das aktuelle ATIS LSZG abrufen kann. Diese sind:
 - ➔ Frequenz 121.105 MHz
 - ➔ Telefon 043 488 19 54
 - ➔ Online ATIS LSZG Display

LSZG ATIS live feed

skyguide

THIS IS GRENCHE INFORMATION
WHISKEY, AT 1150.
CTR ACTIVE, CONTACT ATC.
EXPECT RNP APPROACH, RUNWAY IN USE
24.
GRASS RUNWAY 24 LEFT AND 24 RIGHT.
TRANSITION LEVEL : 70.

MODEL FLYING BOX ACTIVE.
GROUND FREQUENCY NOT ACTIVE.

WIND : 120 DEGREES, 4 KNOTS, VARYING
BETWEEN 090 AND 150 DEGREES.
VISIBILITY 10 KILOMETERS OR MORE.
CLOUD FEW 3 THOUSAND FEET, SCATTERED
7 THOUSAND FEET.
TEMPERATURE 20. DEWPOINT 16.
QNH 1017

GRENCHE INFORMATION WHISKEY.

ATIS generated at: 2025-07-26 11:50:06

W

Wusstest du, dass...

...das Betriebsreglement des Flughafens Grenchen unter anderem die "Einschränkungen von gewissen Aktivitäten im Flughafenbereich zu sensiblen Zeiten" definiert? In jenem Dokument kann man lesen, dass Ziellandeflüge, also power-idle oder auch power-off approaches, nur zu den Zeiten erlaubt sind, an welchen auch Schulvolten geflogen werden dürfen. Also darf beispielsweise mittags um 1230LT auch kein power-off approach geflogen werden.



Tower-Insights

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

Verschiedenes Notequipment ist in einem Tower vorhanden. Einerseits ist dies Material, welches die Personen im Turm im Falle von Feuer oder Rauch schützt und andererseits Material, welches als Backup für die ATCOs dient, wenn ein System widererwarten ausfallen sollte. Letzteres wollen wir an dieser Stelle etwas genauer anschauen. Falls beispielsweise die Funkstation nicht mehr zur Verfügung steht, dann

greift der ATCO als erstes zum Notfunkgerät. Dies ist eine Box von der ungefähren Grösse eines Schuhkartons. Auf diesem Notfunkgerät sind die für Grenchen gängigsten Frequenzen eingespeichert. Anders als im "Hauptfunkgerät", wo zügig zwischen den einzelnen Frequenzen hin und her gewechselt werden kann, ist dies beim Notfunkgerät nicht mehr so flexibel möglich, resp. der Wechsel zwischen zwei Frequenzen dauert minim länger. Ebenfalls kann hier der ATCO nicht mehr so ergonomisch mit einem Headset arbeiten und die Tonqualität ist um einiges reduzierter. Funktioniert auch das Notfunkgerät nicht mehr, dann stehen uns Handfunkgeräte zur Verfügung. Ein Frequenzwechsel dauert hier noch einmal etwas länger als beim Notfunkgerät. Die Flexibilität des ATCOs, um zwischen Frequenzen zu wechseln, wird also noch einmal etwas mehr eingeschränkt. Als letzte Ressource kann dann schliesslich noch die Signallampe verwendet werden, um einem Flugzeug eine Freigabe mittels Lichtzeichen zu erteilen. Jegliches Notequipment im Tower wird regelmässig auf die Funktionstüchtigkeit getestet.

Ausblick

- 15.08.2025 Mariä Himmelfahrt, Feiertag mit Restriktionen in LSZG gemäss AIP.
- 21.09.2025, 1000LT – 1700LT Modellflugtag am Flughafen Grenchen mit Slots (PPR) für den übrigen Flugverkehr von jeweils XX.50 – xx.00.

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 TWRnewsLSZG@skyguide.ch