

LSZG TOWER NEWS

September 2024



Rega Hot Missions ab Grenchen

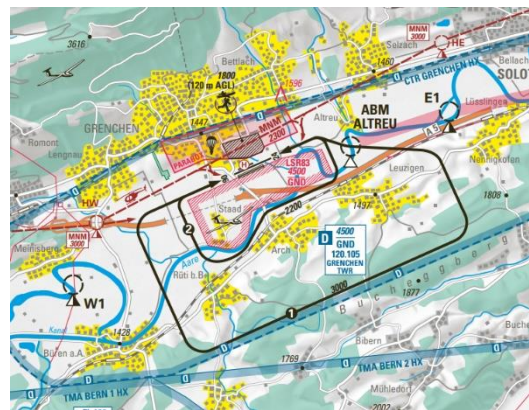
In diesem Sommer gab es an vereinzelten Tagen Rega Hot Missions ab LSZG. Dabei wurde jeweils am Morgen ein Rega -Helikopter (z.B. Rega 17) nach Grenchen geflogen, hier tagsüber stationiert und somit abrufbereit für Rettungseinsätze. Dies nebst den ordentlichen, geplanten Rega-Trainingswochen ab der Basis Grenchen. In einem Einsatz zählt jede Sekunde für die Rega-Crew und die Patienten und entsprechend versuchen ATC und Rega möglichst eng zusammenzuarbeiten, um diese Flüge zu priorisieren. Selbstredend dass dabei möglicherweise anderer Verkehr (auch IFR) zugunsten von Rega Hot Missions vom Tower delayed werden kann. Ebenfalls kann es natürlich sein, dass für Einsätze der Rega-Crews keine Standardabflugrouten geflogen werden, um möglichst schnell bei den Patienten ankommen zu können. Erwähnenswert ist auch, dass für HEMS-Flüge eine aktive LSR83 auf eigenes Ermessen des Piloten durchfliegen werden kann. Dies ist ausdrücklich so in der Vereinbarung zwischen Skyguide, Flughafen Grenchen und den entsprechenden Segelflugguppen so festgehalten und diese Ausnahme zählt auch tatsächlich nur für



HEMS-Flüge! Der Pilot macht dabei einen Blindcall, um andere Verkehrsteilnehmer im aktivierten LSR83 auf sich aufmerksam zu machen.

Lärmsensitive Gebiete vs. Sicherheit im Luftraum D

Auf der VAC Grenchen (Bild rechts), sowie auch auf VACs von anderen Flughäfen gibt es gelb markierte Gebiete, welche als "Lärmempfindliche Gebiete" gelten. Die von einem Flughafen designten An- und Abflugverfahren sind normalerweise so konzipiert, dass diese gelben Regionen nicht direkt tangiert und somit möglichst gut gemieden werden können. Jedoch: Anders als bei einer Restricted Area wie beispielsweise der LSR83, welche innerhalb der Kontrollzone Grenchen liegt, handelt es sich bei lärmempfindlichen Gebieten nicht um "Flugverbotszonen". Es gibt Gründe, warum diese lärmempfindlichen Gebiete überflogen werden dürfen. Hauptsächlich sprechen wir hier von Sicherheitsgründen, also Safety. Die folgende Aufzählung ist garantiert nicht abschliessend, gibt aber einen kurzen Einblick, wieso eben eine solch gelb markierte Region überflogen werden könnte:



- Anweisung Tower (ATC) zwecks Anflugsequenz, Staffelung, Spacing, Ausweichmanöver, Orbit, etc.
- Eigeninitiative Pilot zwecks Staffelung, Spacing, Ausweichmanöver, etc.
- Wetter
- Externe Phänomene wie z.B. Vogelschwärme
- Notfall



Der Flugverkehrsleiter im Tower Grenchen bewirtschaftet total 8 verschiedene Funkfrequenzen. Dies sind nebst der Tower-Frequenz 120.105 MHz auch: 119.7 MHz (Tower-Reservefrequenz), 127.580 MHz (Campo), 121.5 MHz (EMG), 121.805 MHz (GND), 123.480 MHz (Para), 164.475 (Wagenfunk Flughafen) und 158.675 (Feuerwehr).

Modellflugtag in Grenchen

Traditionell findet in Grenchen am Buss- und Betttag der Modellflugtag, organisiert von der Modellfluggruppe Grenchen, statt. Modellflugzeuge starten und landen jeweils auf dem Apron und den Rollwegen und trotzdem muss der Flughafen für den restlichen, normalen Flugverkehr nicht komplett eingestellt werden. Doch wie funktioniert ein solcher Anlass aus Flugsicherungsicht?

- Mittels NOTAM werden die Piloten entsprechend frühzeitig über den Anlass informiert. Konkret für diesen spezifischen Event wird bekannt gegeben, dass eine Prior Permission Required (PPR) benötigt wird und dass Landungen und Starts jede Stunde zwischen xx.50 und xx.00 stattfinden können. Im Fall vom diesjährigen Modellflugtag sah dies so aus:

```
Q) LSAS/QFAAP/IV/NBO /A
/000/999/4711N00725E
A) LSZG
B) 24/09/15 08:00 C) 24/09/15
15:00
E) AD PPR, LDG/TKOF POSS EV
HR PS50 TIL PS00, TEL +41 32 396
96 96, DUE TO SCALE MODEL
EVENT.
```

- Der Tower bekommt dann jeweils einige Augenblicke bevor ein solches Zeitfenster von xx.50 – xx.00 für Starts und Landungen für den normalen Flugverkehr beginnt, vom Flughafen die Liste zugestellt, die abbildet, welche Flugzeuge die erforderliche PPR für diesen Slot haben.
- Für **Starts** gilt es dann für den Flugverkehrsleiter die optimale Abflugsequenz für diese 10 Minuten zu erstellen. Da wird sicherlich darauf geachtet, dass z.B. ein Businessjet oder Turboprop in diesem Slot zuerst starten kann, um nicht durch vorausfliegende, langsamere Verkehrsteilnehmer zusätzlich verspätet zu werden.
- Um die **Landungen** möglichst effizient abwickeln zu können, versucht der Flugverkehrsleiter die Flugzeuge bereits möglichst zeitgerecht in die Nähe des Platzes zu führen, so dass diese dann jeweils um xx.50 bereit sind, den Endanflug zu starten.
- **Egal ob Modellflugtag oder ein anderer Event mit PPR:** Für die ATC ist es am besten, wenn du dich als Pilot wenn immer möglich bereits ein paar Augenblicke vor einem jeweiligen Slotbeginn auf der Frequenz meldest, so kann die optimale An- oder Abflugsequenz frühzeitig erstellt werden und alle Slotinhaber können innerhalb des erteilten Slots landen und/oder starten.

Deinstallation VDF Grenchen

"Grenchen Tower, HBPPP, request QDM"

Solche Anfragen an den Tower können wir leider nicht mehr beantworten: Denn per 18.07.2024, also ziemlich exakt ein Jahr nach Abschaltung des DVORs Grenchen, ging auch der VDF in Grenchen in den Ruhestand. Als Folge davon hat der Tower auch keine QDM-Anzeige mehr zur Verfügung, welche den Piloten auf Nachfrage jeweils mitgeteilt werden konnte. Die entsprechenden Dokumente (AIP / VFRM) wurden angepasst. Für den Tower ist es nun umso wichtiger, dass Positionsmeldungen von Piloten bei einem Erstaufruf möglichst präzise sind. Anstatt *"abeam Burgdorf"* kann man beispielsweise auch sagen *"2 Miles west / east / south of Burgdorf"*, da das Wort "abeam" (also querab) für die ATC jeweils sehr viel Interpretationsspielraum offenlässt. Eine möglichst genaue Positionsmeldung hilft auch anderen Piloten, welche sich möglicherweise in der selben Region befinden und auf der Frequenz mithören.



Bild: QDM-Anzeige im Tower Grenchen welche mittlerweile ausser Betrieb ist.

Tower-Insights

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



Bild: Peter Brotschi

Per 31.08.2024 ist Adrian Schüpbach (links im Bild) in den Ruhestand getreten. Sandro Müller hat von ihm die Leitung der Skyguide Grenchen Tower übernommen und ist somit nebst seiner aktuellen Aufgabe als Flugverkehrsleiter im Tower auch euer Ansprechpartner für den Flugsicherungsstandort Grenchen. Luca Odermatt hat neu die Aufgabe des Stellvertreters von Sandro übernommen.

Bist du zwischen 18 und 28 Jahre alt und könntest dir vorstellen, die Ausbildung zum Flugverkehrsleiter zu absolvieren und unserem Team beizutreten? Oder kennst du jemanden, der sich als Flugverkehrsleiter eignen würde?

Melde dich jetzt! Hier findest du alle nötigen Informationen dazu:

<https://skyguide.ch/jobs/air-traffic-controllers>

Nächster Ausbildungsstart ist für September 2025 vorgesehen.

Ausblick

Am 27.10.2024 endet die Sommerzeit bereits wieder und am 01.11.2024 ist Allerheiligen mit Einschränkungen / Sperrzeiten für verschiedene Aktivitäten im Flughafenbereich (AD INFO 9, 10.8). Die nächste LSZG Tower News wird voraussichtlich im Frühjahr 2025 versendet. Wir wünschen jetzt schon einen schönen Herbst und dann einen guten und sicheren Start in den Winter!

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