

LSZG TOWER NEWS

Juni 2026



Callsign "Youngbird"

Schon einmal das Callsign "Youngbird" am Funk gehört? Wenn nein, absolut verständlich, denn dieses Rufzeichen kann man erst ab Juni dieses Jahres im Livebetrieb hören, und zwar am häufigsten wohl in Grenchen. Was steckt dahinter? Lufthansa Aviation Training operiert unter anderem mit vier Diamond Twin Stars (HBLMA, HBLMB, HBLMC, HBLMD) in LSZG und benutzt diese DA42 oft für IFR-Schulungsflüge. Da die für IFR-Trainingsflüge praktisch gelegenen Plätze LSZB und LSGC nahe an LSZG sind, ergibt sich durch die Geografie die Situation, dass für diese vier Flugzeuge oft Flugpläne für mehrere, kurz aufeinander folgende Legs aufgegeben werden. Ein Flugzeug hat so natürlicherweise mehrere Flugpläne innerhalb kürzester Zeit.

Hier ein Beispiel:

HBLMA	0700	LSZG – LSZB
HBLMA	0715	LSZB – LSGC
HBLMA	0740	LSGC – LSZG
HBLMA	0815	LSZG – LSGC

Wenn nun ein Flugzeug kurzfristig durch ein anderes der Flotte ausgetauscht werden muss, mussten bis anhin sämtliche, folgende Flugpläne storniert und neu aufgegeben werden. Wenn dann ein vom Flugplan tangierter Sektor oder Flughafen zusätzlich noch beslotet war, hatte dies zur Folge, dass die neu aufgegebenen Flugpläne den neusten, hintersten (also "schlechtesten") Slot bekamen. Würde man jedoch unter einem Callsign fliegen, könnte man den Flugplan in einem solchen Fall eines Flugzeugtausches bestehen lassen, da der Flugplan an das Callsign gekoppelt ist und man dann nicht das Callsign wechselt, sondern nur die Flugzeugregistrierung. Der grosse Vorteil ist dabei, dass man seinen aktuellen (oftmals besseren) Slot behalten kann.

Doch darf man einfach einen Flugplan mit einem Callsign aufgeben?

In einer Guide Material/Information (FOCA GM/INFO) vom 05.12.2025 (Version: ISS1/REVO, [Link zum Dokument](#)) hat das BAZL folgendes dazu publiziert:

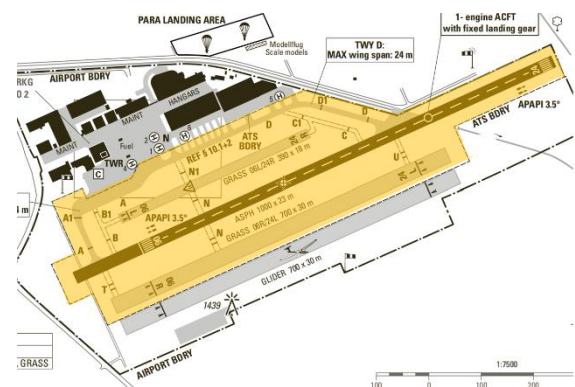
"Flugbetriebe mit einem vom BAZL ausgestellten, gültigen AOC sowie Flugbetriebe, welche ihre Tätigkeit in der Schweiz als commercial SPO deklariert haben, können direkt über die ICAO-Webplattform einen ICAO 3-letter Code sowie ein ICAO Call Sign beantragen. Weitere

Organisationen können dem BAZL ein begründetes Gesuch für die Nutzung eines ICAO 3-letter Code/Call Sign einreichen. Das Gesuch wird im Einzelfall beurteilt."

Lufthansa Aviation Training hat in Kooperation mit Skyguide beim BAZL ein entsprechendes Gesuch für die Erteilung eines 3LTD (Callsign) eingereicht, welches stattgegeben wurde. So kann die LAT nun nach Spezifikation der Systematik (welche Flugzeuge fliegen an welchen Tagen welche Legs mit welchen Callsigns) mit ihren DA42 unter Callsigns anstatt Registrierung operieren.

Taxi behind ATS Responsibility Boundary

Die Fläche **innerhalb** der ATS Responsibility Boundary ist auf der Illustration rechts zur Veranschaulichung eingefärbt (präzises Kartenmaterial dazu findet man im VFRM/AIP) und für sämtliche Bewegungen innerhalb dieser Fläche benötigt es bei "ATC on" eine Freigabe des Towers. Alle anderen Flächen befinden sich ausserhalb der Zuständigkeit des Towers. Nicht zuständig für diese nicht eingefärbten Flächen (Bild oben) ist der Tower deshalb, weil die meisten Bereiche in diesem Gebiet visuell von den ATCOs nicht eingesehen werden können. Entsprechend kann man in den meisten Fällen beispielsweise selbstständig vom Hangar zur Tankstelle rollen.



Möchte man jedoch via Rollweg A / D / (N) rollen, dann braucht es natürlich eine Freigabe des Towers, weil man die ATS Responsibility Boundary überfährt. Ruft man die ATCOs auf der Frequenz für Letzteres auf, dann macht es absolut Sinn, dass man gleichzeitig sagt, man wolle beispielsweise "via Taxiway N & A" rollen. Ansonsten ist die Möglichkeit gross, dass die Antwort vom Tower "taxi at your own discretion" kommt, weil die ATCOs davon ausgehen, dass die Bewegung ausserhalb des Verantwortungsbereiches des Tower stattfinden wird.



Der Flughafen Grenchen zählte im Jahr 2025 total 59'537 Flugbewegungen. Im Vergleich zum vorhergehenden Jahr ist dies eine leichte Zunahme an Starts und Landungen. Der Monat mit den meisten Bewegungen war der Mai mit etwas mehr als 7000 Starts oder Landungen.

Betriebszeiten

Das Betriebsreglement des Flughafens Grenchen definiert, zu welchem Tageszeiten und Wochentagen welche Aktivitäten durchgeführt werden dürfen. So dürfen Schulvolten- und Ziellandeflüge nicht vor 0800LT, nicht zwischen 1215LT und 1345LT, nicht nach 2000LT und sonntags zudem nicht vor 1030LT oder nach 1700LT praktiziert werden. Zusätzlich gibt es verschiedenste Feiertage, welche die jeweilige

Aktivität noch restriktiver machen. Es sind dies beispielsweise Karfreitag, Ostersonntag, Auffahrt, Pfingstsonntag, Fronleichnam, Maria-Himmelfahrt, Allerheiligen oder Eid. Betttag. Bleiben wir bei den Schulvolten- und Ziellandeflüge dürfen diese an den genannten Feiertagen grundsätzlich gar nicht durchgeführt werden, rsp. sind nur im Rahmen eines Kurses im öffentlichen Interesse gestattet.

So gibt es auch für andere Aktivitäten (Motorkunstflug, Segelschleppflüge, Fallschirmabsetzflüge, Motorenstandläufe) zeit- und feiertagsbedingte Restriktionen. Motorenstandläufe zu Testzwecken sind z.B. nicht erlaubt zu folgenden Zeiten:

- täglich vor 0800LT
- täglich zwischen 1215 und 1345LT
- täglich nach 1800LT
- an allen Sonn- und Feiertagen

Das komplette Betriebsreglement lässt sich auf der Webseite des Flughafens Grenchen finden ([Link zum Betriebsreglement](#)). Es lohnt sich sicher auch als erfahrener Pilot, wenn man im Rahmen der Flugvorbereitung wieder einmal einen Blick in dieses Dokument wirft.

VFR-Routings

Bereits vor einigen Jahren wurden die VFR-Routen in Grenchen eindeutiger und klarer definiert im Vergleich zu den vorhergehenden Publikationen. Nehmen wir das Beispiel Einflugroute W bei Runway 24: Vom Meldepunkt W führt die Route entweder via W1 und den inner downwind oder dann vom Meldepunkt W **direkt** in den outer downwind. Mittels dieses Routings vom Meldepunkt W direkt in den outer downwind kann das Überfliegen von W1 und somit möglichem, entgegenkommenden Verkehr ausgewichen werden. So können sich potenzielle Konflikte schon fast beinahe selbstständig entflechten.

RWY 24:
W - W1 - Inner Downwind or
W - direct Outer Downwind

RWY 06:
E - E1 - Inner Right Downwind or
E - direct Outer Right Downwind

LSZG VAC CTR 14 03/26 MAR 19

Für den Tower ist es wichtig, dass die Routen so abgeflogen werden, wie die Crews gecleared worden sind. Überfliegt man im obigen Beispiel für den outer downwind dann trotzdem den Meldepunkt W1 inbound, dann rechnet einerseits der Tower und andererseits auch möglicher, anderer Verkehr in diesem Bereich nicht mit diesem Flugweg und es können unnötige Konflikte entstehen.

Gleiches gilt auch für die Einflugroute E bei Runway 06: Vom Meldepunkt E geht es entweder via E1 in den inner-right downwind oder dann von E **direkt** in den outer-right downwind.

Analog dazu sind die Abflugrouten definiert: Startet man auf der Runway 24 und möchte via den outer downwind nach E fliegen, dann fliegt man vom outer downwind direkt zu E. Oder startet man auf der Runway 06 und möchte via den outer-right downwind nach W fliegen, dann fliegt man vom outer-right downwind direkt zu W und eben nicht noch via W1.



Den Blindcall "Runway vacated" nach einer Landung benötigt es bei aktiver CTR ("ATC on") nicht und führt zu einer unnötig hohen Frequenzbelastung, da der Tower gerade in diesem Moment oftmals die nächste Landefreigabe erteilen müsste. Bitte nach einer Landung auf der Piste 06/24 weiterrollen zu D1/A1 und dann nach einer entsprechenden Rollfreigabe fragen, wenn man bereit zum Weiterrollen ist.



TMA Bern neu

Am 19. März 2026 traten mit der Einführung des Südanflugs RNP32 gleichzeitig auch die neu gestalteten Lufträume (CTR und TMA) in Kraft. Neben den angepassten Luftraumstrukturen wurden zudem verschiedene Verfahren überarbeitet, optimiert und aktualisiert.

Hier einen kurzen Überblick dazu:

- Sobald die Flugsicherung aktiv ist, sind die CTR und TMA 1 + 2 immer aktiv.
- Bei potenziellem oder effektivem Bedarf für RWY32 (Wind, Wetter...), aktiviert die Flugsicherung die neuen TMAs 3+ 5, plus noch 4 und/oder 6, je nach Anflug.
- "Standard" ist der neue Ostanflug (RNP Z), welcher zusätzlich die TMA 6 benötigt. Beim Westanflug (RNP Y) wird stattdessen die TMA 4 aktiviert. Trotzdem können gewisse Situationen es erfordern, dass die TMAs 4 und 6 beide gleichzeitig aktiviert werden müssen, Ost- und Westanflug stehen dann beide zur Verfügung.
- Piloten können via ATIS LSZB erfahren, welche TMAs aktiv sind, rsp. welche TMAs bald aktiviert werden.
- Die Verfahren ROMEO und CITY Circling stehen nicht mehr zur Verfügung und dürfen von der Flugsicherung nicht mehr zugeteilt werden.
- BERN TWR ist zuständig in der CTR bis und mit ALT5500ft.
- BERN APP ist zuständig in den TMAs bis und mit FL100.

Tower-Insights

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

ATCO-Briefing.

Jede operationelle Tower-Arbeitsschicht eines ATCOs beginnt mit einem Briefing. Dieses ist Bestandteil der Arbeitsschicht und dient dazu, sich selbstständig mit den Briefing-Tools auf den aktuellen Stand zu bringen bezüglich Regeländerungen, neuen



Briefingstation Skyguide Grenchen

(temporären oder permanenten) Verfahren, aktuellem Wetter und Vorhersage für die nächsten Stunden oder möglichen Luftraumrestriktionen in oder in der Nähe von Grenchen.

Nur wer dieses Briefing abgeschlossen hat, darf sich an die Arbeitsposition im Tower begeben. Dort bekommt man dann von der vorhergehenden Schicht die Informationen zur aktuellen Situation mit welchem Runway in Gebrauch ist, offenen oder geschlossenen Runways und Taxiways, Status von Segelflug/Para/Modellflug, aktuelles METAR, LSZG betreffende NOTAMs, anstehende Arbeiten an den Systemen und schliesslich das Handover zur aktuellen Verkehrssituation. Es gibt also einiges zu tun und zu prüfen, bevor man an einem Arbeitstag als ATCO den ersten Funkspruch tätigen kann.

Ausblick

- 18.06. – 21.06.2026 Freeflyfestival, PPR für IFR Arrival gemäss NOTAM
- 10.07. – 11.07.2026: Wings & Friends Airshow, ATC 0800LT – 1800LT
- 16.08.2026: Heli Day Grenchen
- 20.09.2026: Modellflugtag ATC 0800LT – 1800LT

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 E-Mail an: TWRnewsLSZG@skyguide.ch