

Season Opener ATM / OPS / LOWS 2020

Walter.hager@austrocontrol.at

06. März 2020





Platzrunde Salzburg - Lärminderungsverfahren

AIC A8/18 beachten; es ist eine „Empfehlung“, wenn eine ATC-Freigabe oder eine sichere Flugdurchführung nichts anderes ergibt

Bei Anweisung „Short Approaches“ unnötige Tiefflug- und Lärmereignisse vermeiden; zB. bei RWY15 von MP kommend nördlich TAXHAM fliegen!

IFR Verfahren: neues EGNOS / LPV Anflug ab AIRAC 23. Apr 2020

Neu:

RNP E RWY 15 → Siehe AIP Austria

Vorteil: ILS „overlay“, tiefere Minima!

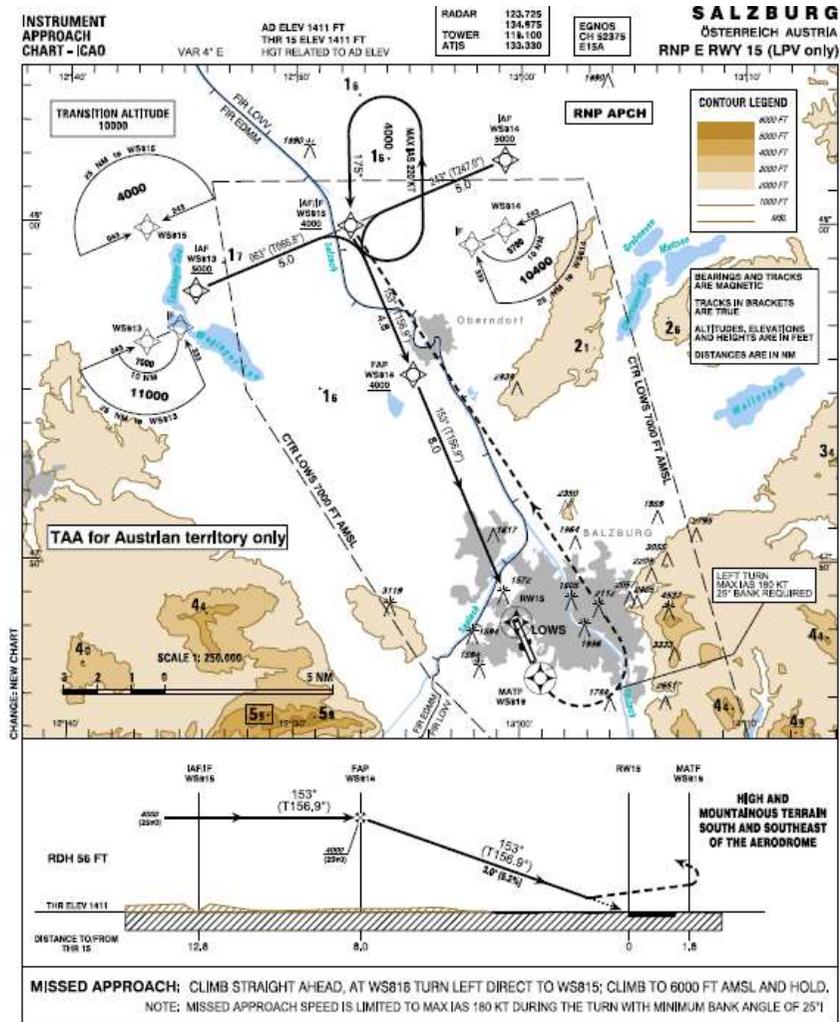
Änderungen:

Aus RNP RWY15 → neue Bezeichnung RNP X RWY15; LNAV only;
bei Anflugfreigabe genau auf die Bezeichnung achten!

X oder E Verfahren; unterschiedliche Missed Approaches!!!



IFR Verfahren: neues EGNOS / LPV Anflug ab AIRAC 23. Apr 2020 RNP E RWY15



IFR Verfahren: neues EGNOS / LPV Anflug ab AIRAC 23. Apr 2020 RNP E RWY15



MISSED APPROACH: CLIMB STRAIGHT AHEAD, AT WS816 TURN LEFT DIRECT TO WS815; CLIMB TO 6000 FT AMSL AND HOLD.
NOTE: MISSED APPROACH SPEED IS LIMITED TO MAX IAS 180 KT DURING THE TURN WITH MINIMUM BANK ANGLE OF 25°!

	MA - CLIMB GRADIENT	A	B	C	D / D _s
OCA (OCH) IN FT	2.5 %	1931 (520)	1944 (533)	2201 (790)	2211 (900)
	4.5 %	1688 (277)	1701 (290)	1776 (356)	1786 (375)
	6.5 %	1611 (200)	1611 (200)	1672 (261)	1682 (271)

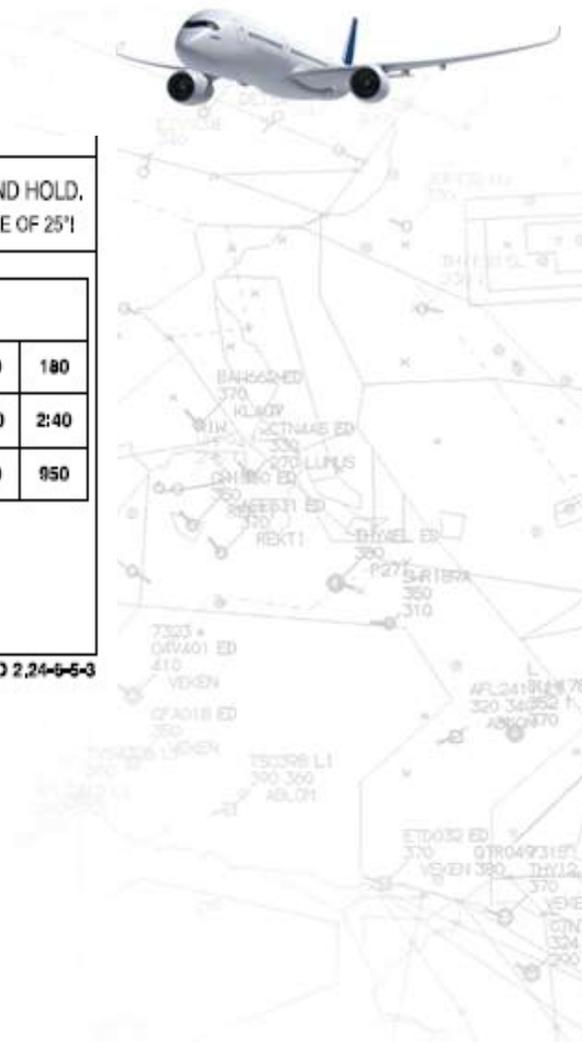
WS816 to RW15 - DISTANCE 8,0 NM (Timing not authorized for defining the MAP)							
	GS (KT)	80	100	120	140	160	180
WS816 • RW15	MIN : SEC	5:59	4:47	3:59	3:25	3:00	2:40
Rate of descent (5.2%)	FT / MIN	420	530	630	740	840	950

DIST In NM to RW15	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0
ALTITUDE (HEIGHT)	3740 (2329)	3410 (1999)	3080 (1669)	2750 (1337)	2430 (1013)	2110 (689)

AIRAC AMDT 231 / 23 APR 2020

Austro Control GmbH

LOWS AD 2,24-5-5-3



Flugfunk

Sprechfunkverfahren einhalten (laut AIC B2/2019; gültig seit SEP 2019)

- Qualität (Aussprache + Verstehen)
 - Wenn jemand mit englischer Sprache unsicher ist, bitte Deutsch funken (aber auch nach den verlautbarten Sprechfunkverfahren)
 - Eventuell Nachschulung oder Funkkurs besuchen

GPS VFR

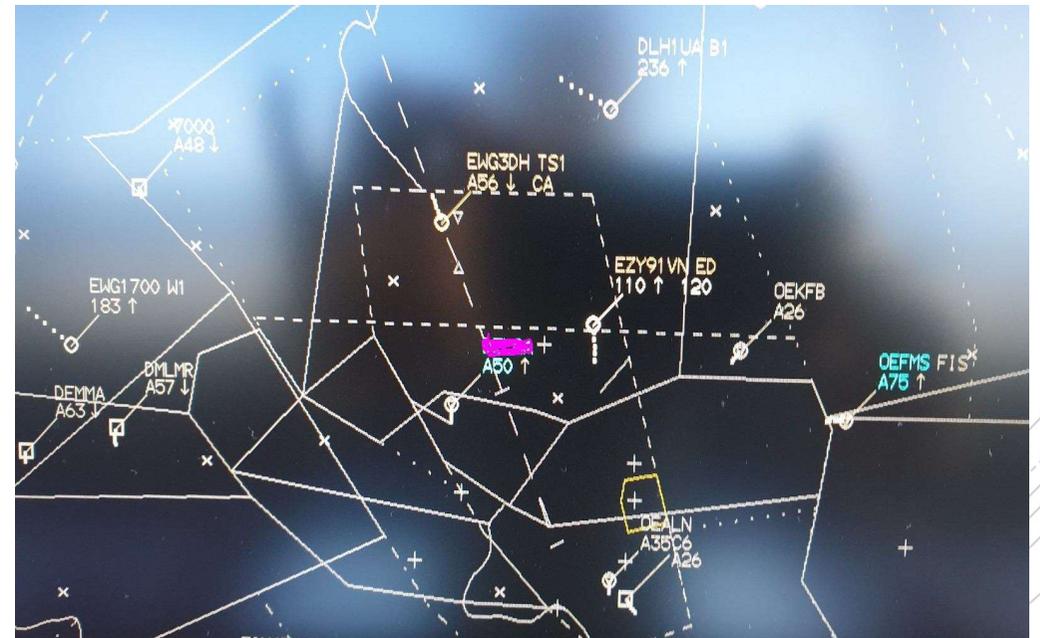
- Die in der AIP Austria verlautbarten VFR Verfahren sind einzuhalten!
- GPS soll Unterstützung zur Navigation sein!
- Es ist gefährlich, sich allein auf GPS zu verlassen, und das Umfeld bzw. Wetter nicht mehr zu beachten! Trotz GPS muss der VFR Pilot mit den geographischen Verhältnissen (VFR Verfahren, Luftraumstruktur) vertraut sein!

LESSONS LEARNING

Die in der AIP Austria verlautbarten VFR Verfahren sind einzuhalten!

Nicht ohne ATC Freigabe nach Abflug in CTR einfliegen!

Aktuelles Beispiel Ausflug via WY – „FRQ Change approved“ – Pilot dreht ohne Freigabe zum SBG VOR

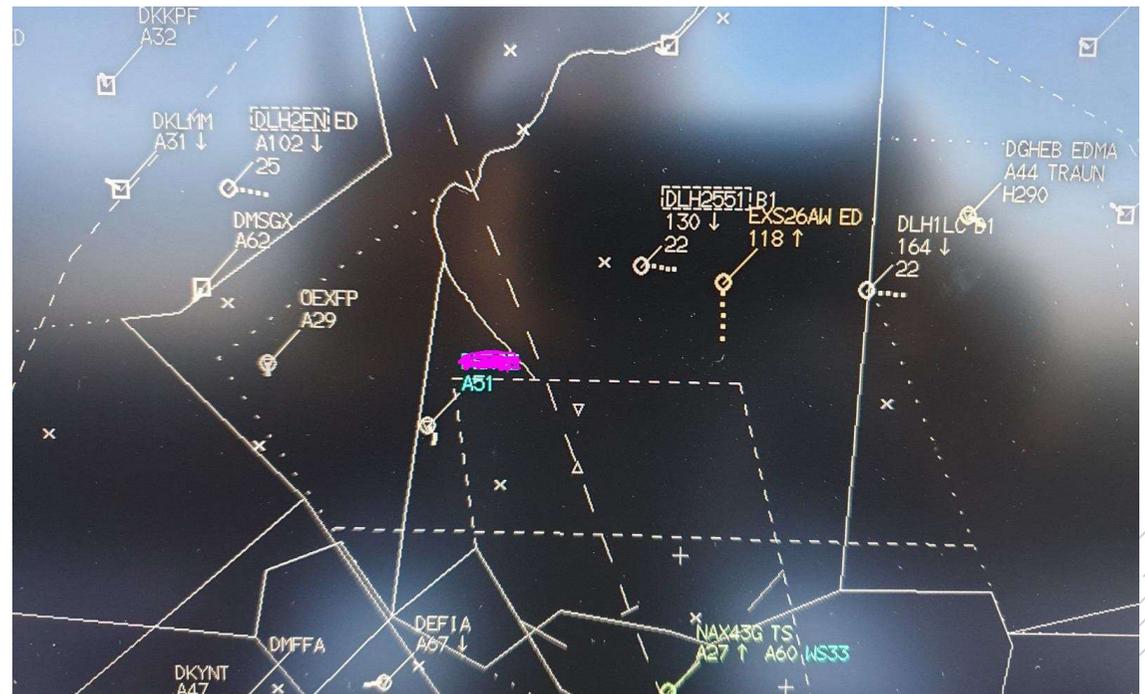


LESSONS LEARNING

Die in der AIP Austria verlautbarten VFR Verfahren sind einzuhalten!

Nicht ohne ATC Freigabe nach Abflug in CTR einfliegen!

Aktuelles Beispiel Ausflug via WY TD – „FRQ Change approved“ – Pilot steigt und fliegt ohne Freigabe Richtung SBG VOR; kein Funkkontakt; dreht dann nach Westen und sinkt...

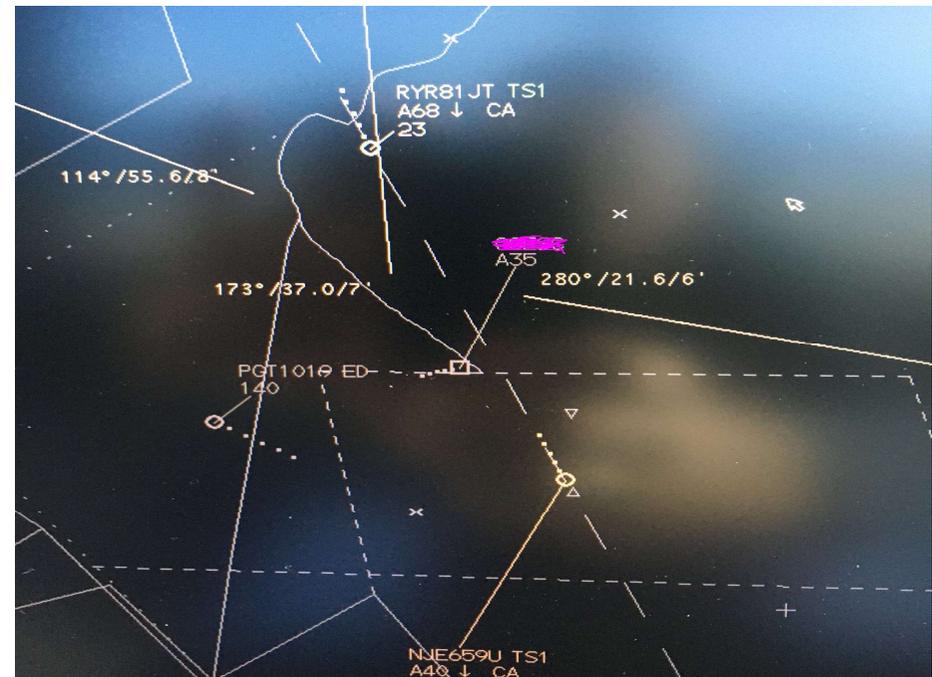


LESSONS LEARNING

Die in der AIP Austria verlautbarten VFR Verfahren sind einzuhalten!

Nicht ohne ATC Freigabe nach Abflug in CTR einfliegen!

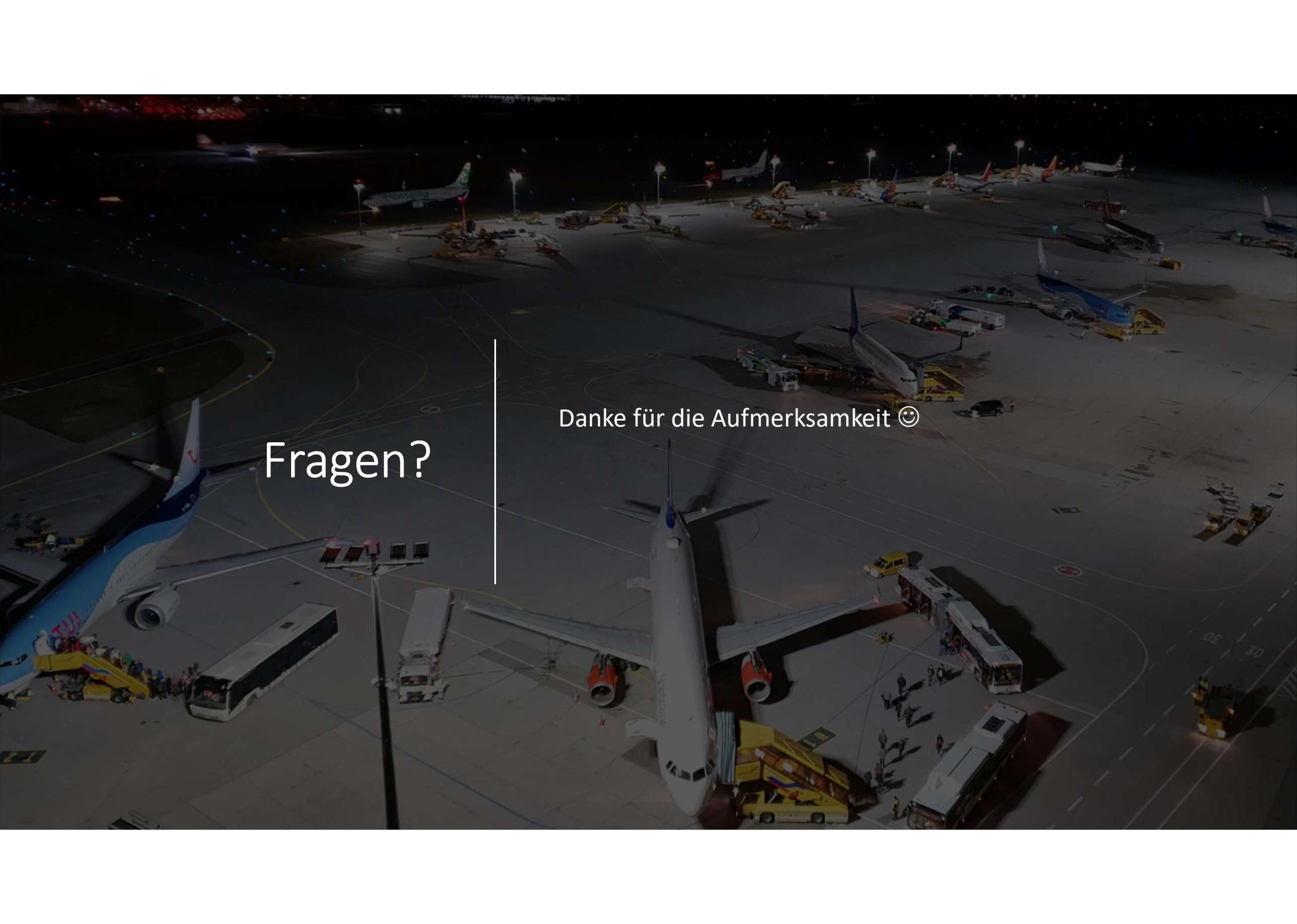
Aktuelles Beispiel: Ausflug via WY – „FRQ Change approved“ – Pilot fliegt Airring Eastbound ohne Freigabe; später crossing area SBG VOR; kein Funkkontakt...
PIC angeblich beschäftigt mit engine und „Hot Oil Temp“



LESSONS LEARNING

Trainings- und Grundschulungsflügen an bekannten starken Verkehrstagen (zB „Ski Samstage“) vermeiden:

- Empfehlung: Solo Piloten („Dreiecksflug“) nicht nach SZG oder INN senden!
- Am Flugplatz viel Verkehr, viele schnelle kurze TWR Anweisungen
- VFR wird im Verkehrsgeschehen am Boden und Luft „eng eingebaut“
- Flugschüler überlastet, nervös! Es passieren Fehler, u.a.: falsches rollen, Start in falsche Pistenrichtung etc
- Fluglehrer sollten dies beachten und mehr sensibel sein



Fragen?

Danke für die Aufmerksamkeit ☺