

Sichtflugverfahren, Luftraumstruktur und Y/Z-Flüge in TMA Salzburg

Season Opener 2024 - Zell am See / 22. März 2024

www.austrocontrol.at

austro
CONTROL



Rainer Wagner
Flugverkehrsleiter LOWS

Inhalt

- Standardplatzrunde und Helikopterschulplatzrunde NEU, AIC A1/24
- Luftraumstruktur LOWS
 - ▶ CTR
 - ▶ TMAs 1 – 9
 - ▶ Zuständigkeit TWR oder APP
- Sektorisierung und Zuständigkeitsbereiche bei Y/Z Flügen
 - ▶ cancelling/joining IFR über bestimmtem Punkt vs.
 - ▶ IFR procedures in/out LOWZ/LOIJ -> Vortrag LOWI



Foto: Walter Hager

Lärmschutzverfahren - Standardplatzrunde

Flächenflugzeuge

- Veröffentlicht in AIC A 1/24
- Rote Zonen ≠ Flugverbotszonen
Sollen dennoch vermieden werden
- Queranflug Piste 33 nördlich der Moosstraße
- ATC Anweisung „overruled“ jedoch Standardplatzrunde – um z.B. bei erhöhtem Verkehrsaufkommen längere Warterunden (=zusätzliche Lärmbelastung) zu vermeiden

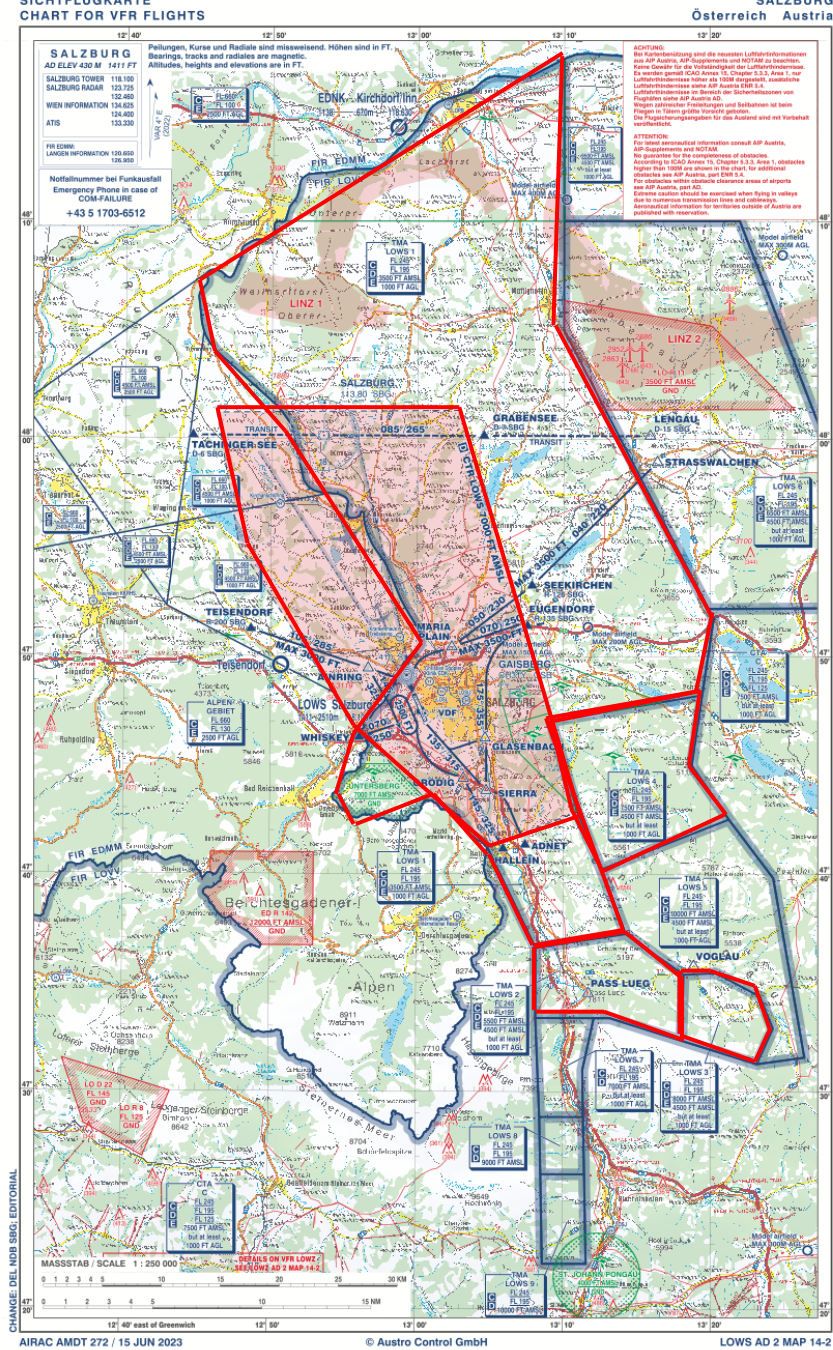


Lärmschutzverfahren - Standardplatzrunde

Helikopter

- in Zusammenarbeit mit BBFS veröffentlicht
- ursprünglich Vereinbarung mit lokaler Flugschule
- Helikopter können Geschwindigkeit entsprechend anpassen
- bei längerer Wartezeit Trainingsarea statt Warterunde
- ATC Anweisung „overruled“ jedoch Standardplatzrunde – um z.B. bei erhöhtem Verkehrsaufkommen längere Warterunden (=zusätzliche Lärmbelastung) zu vermeiden



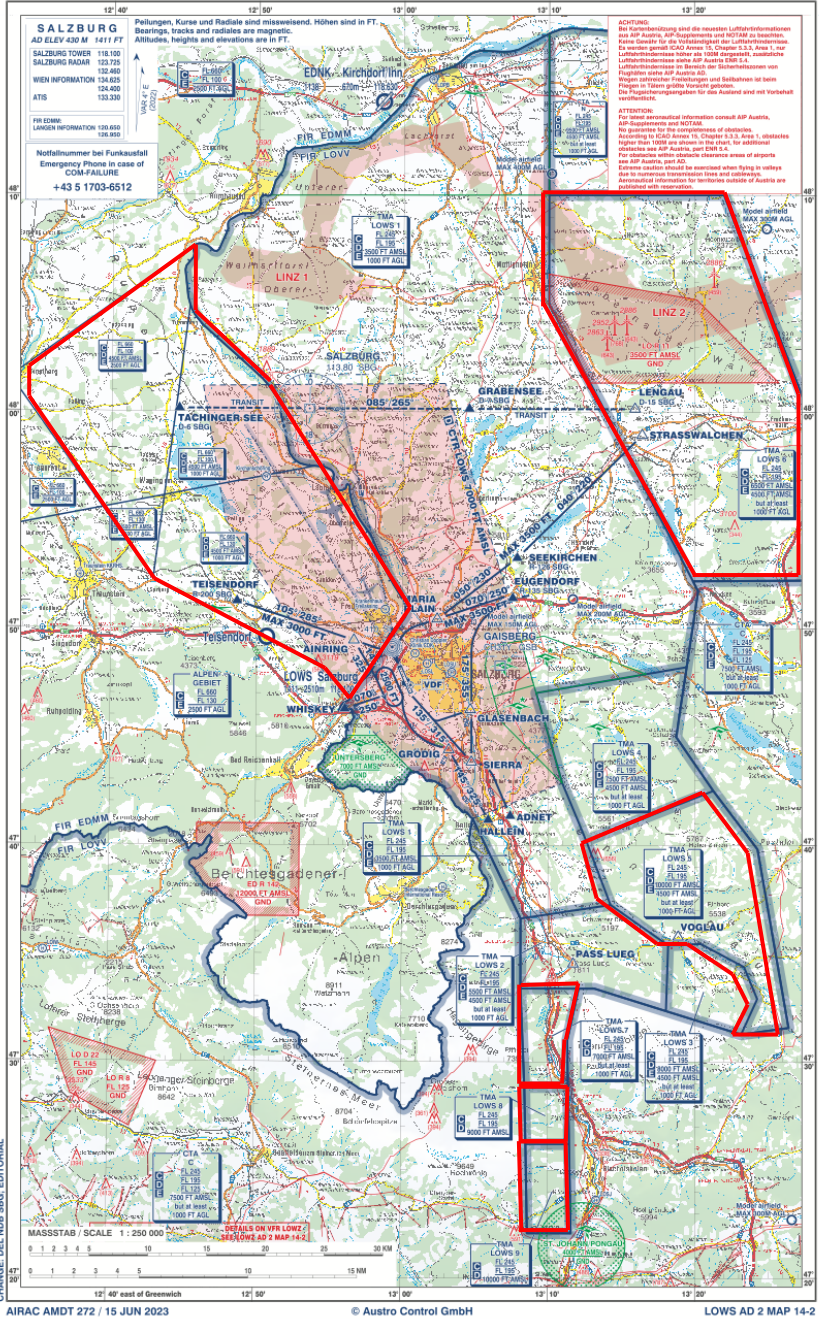


Luftraumstruktur

Freigabepflichtige Lufträume in und um LOWS



- CTR LOWS: GND-7000ft MSL „D“
- TMA 1: 1000ft GND - 3500ft MSL „E“
ab 3500ft MSL „D“ oder „C“
- TMA 2: 4500ft MSL (at least 1000ft GND) - 5500ft MSL „E“
ab 5500ft MSL „D“ oder „C“
- TMA 3: 4500ft MSL (at least 1000ft GND) - 8000ft MSL „E“
ab 8000ft MSL „D“ oder „C“
- TMA 4: 4500ft MSL (at least 1000ft GND) - 7500ft MSL „E“
ab 7500ft MSL „D“ oder „C“



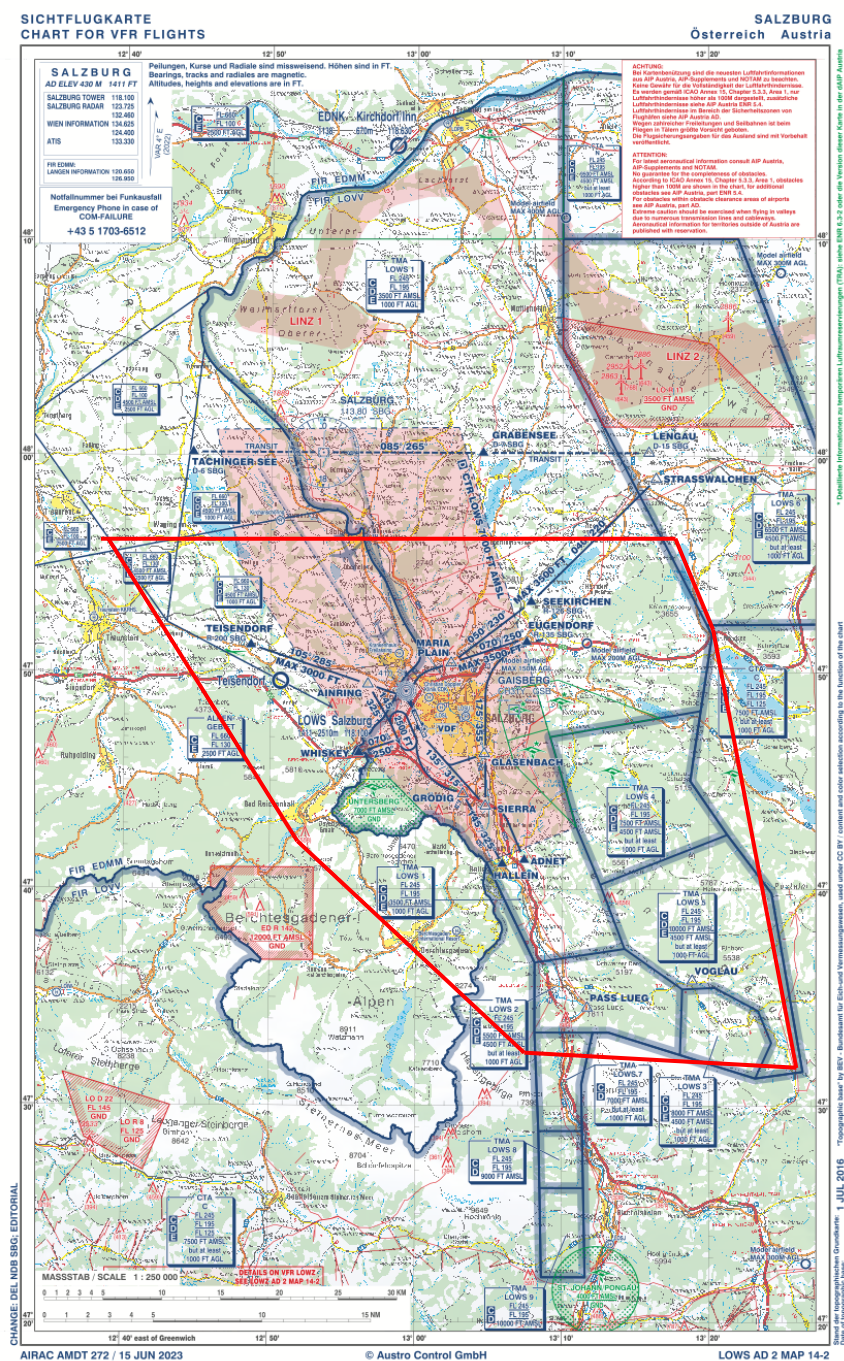
Luftraumstruktur

Freigabepflichtige Lufträume in und um LOWS



- TMA 5: 4500ft MSL (at least 1000ft GND) - 10000ft MSL „E“ ab 10000ft MSL „D“ oder „C“
- TMA 6: 4500ft MSL (at least 1000ft GND) - 6500ft MSL „E“ ab 6500ft MSL „D“ oder „C“
- TMA 7: ab 7000ft MSL (at least 1000ft GND) „D“ oder „C“
- TMA 8: ab 9000ft MSL (at least 1000ft GND) „D“ oder „C“
- TMA 9: ab 10000ft MSL (at least 1000ft GND) „D“ oder „C“
- Luftraum D in Deutschland ab 4500ft MSL

CHANGE: DEL. NOB. SBO. EDITORIAL



Zuständigkeit TWR/APP

Freigabepflichtige Lufträume in und um LOWS



Tower 118,100:

- CTR südlich Haunsberg (ca. 8NM final RWY15) GND – 5500ft MSL
- TMAs 1,2,3,4,5 GND – 5500ft
- Luftraum D in Deutschland Teisendorf GND-5500ft

Radar 123,725:

- außerhalb TWR Bereich GND – FL125
- TWR Bereich 5500ft – FL125

Kein Problem, wenn man bei der falschen Station ruft!

Freigaben für Luftraum D

Abflug LOWS mit beabsichtigtem Steigflug in TMA außerhalb CTR:

- gewünschte Flughöhe rechtzeitig bei TWR bekannt geben
- TWR erteilt je nach Verkehrssituation die Freigabe
- eventueller Frequenzwechsel zu APP

“Hoher” Anflug und Landung in LOWS:

- je nach Zuständigkeit rechtzeitig vor Einflug in Luftraum D mit TWR oder APP Funkkontakt herstellen
- entsprechend erteilter Freigabe fliegen
- eventuell Frequenzwechsel von APP -> TWR

Durchflug durch Luftraum D:

- je nach Zuständigkeit rechtzeitig vor Einflug in Luftraum D mit TWR oder APP Funkkontakt herstellen
- wenn kein FPL bitte TYPE, ADEP und ADES melden
- aktuelle Position und Höhe melden
- gewünschte Flugstrecke und gewünschte Höhe melden
- entsprechend erteilter Freigabe fliegen

Freigaben für Luftraum D

Häufig beobachtete Fehler

- Herstellen der Funkverbindung bedeutet nicht, dass die gewünschte Freigabe erteilt ist
- zu spätes Herstellen der Funkverbindung
- Kontakt mit Wien/Langen FIC entbindet nicht von der Luftraumkenntnis
- Speziell bei Landung LOWS mit frühem Funkkontakt: das Auftragen den ersten Meldepunkt außerhalb CTR zu melden ist KEINE Einflugfreigabe! (z.B. fly to Eugendorf/Whiskey/Hallein... and report)

IFR joining in TMA LOWS

- geplante “joining” Intersection und RFL korrekt im FPL angeben
- wenn außerhalb unserer area -> zeitaufwendig den FPL zu finden
- bei DEP LOIJ und LOWZ alternativ Procedure -> Vortrag LOWI
- Vorteil Intersection: in Richtung N, NO wesentlich kürzer Flugweg
- Nachteil Intersection: gutes Wetter Voraussetzung, hohe Radar Minimas südl. SBG VOR
- bei hohen RFL und guter LFZ-Performance sind in- und outbound Strecken EDDM oft restriktierend

Zuständigkeit LOWS Approach GND-FL125



**Vielen Dank für Ihr Interesse und
Ihre Aufmerksamkeit!**