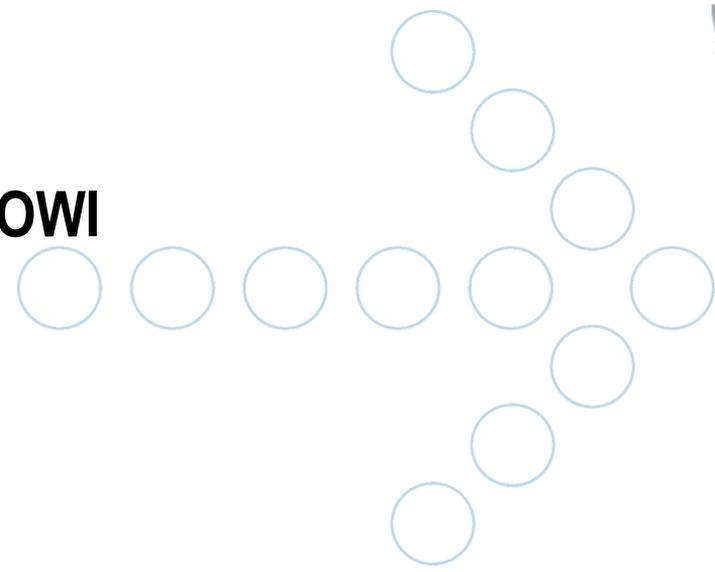


Seasonopener 2017 ATC LOWI



SICHERHEIT LIEGT IN DER LUFT



Freiwilliger Funkkontakt zur Erhöhung der Sicherheit im Luftraum E oder G

JE NÄHER AM LUFTRAUM D

JE HÖHER

UMSO WICHTIGER IST FUNKKONTAKT MIT DER ZUSTÄNDIGEN FLUGVERKEHRSKONTROLLSTELLE

Man ermöglicht:

- Verkehrsinformation
- Trennung von anderen LFZen
- Der Fluglotse kann punktgenau eingreifen wenn notwendig oder gewünscht
- Man erhält zusätzliche wichtige Informationen

3 Minuten vor Einflug in freigabepflichtigen Luftraum ist Funkkontakt mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle herzustellen und eine Freigabe einzuholen

RUFEN SIE bei der **zuständigen Flugverkehrskontrollstelle** und nicht bei FIC!!

Bis FIC ihre Position festgestellt hat und mit der **zuständigen Flugverkehrskontrollstelle koordiniert hat sind Sie u.U. schon im freigabepflichtigen Luftraum ohne Freigabe!!**

Melden Sie sich entsprechend frühzeitig wenn Sie einfliegen wollen und VERMEIDEN SIE das Anfliegen von Luftraum Klasse D (sowohl vertikal als auch horizontal) **ohne Funkkontakt** mit der **zuständigen Kontrollstelle!**

COM FAILURE Procedure für VFR in der Praxis

AD LOWI Seite 2-14, Pkt 2.2.1 d

Fällt die Sprechfunkverbindung vor Erhalt der Einflugfreigabe aus, ist auf einem nichtkontrollierten Flugplatz auszuweichen.

Ist dies nicht möglich, bzw wurde der Flug nur bis zur Warterunde M2, S, W2 freigegeben

ist jedenfalls Transponder 7600 zu schalten

ist bei Warterunde M2 und S unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000ft (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang der Autobahn bis südlich des TWR fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

Warterunde W2 unter Einhaltung der Mindestflughöhe auf 3000ft (-) FT MSL zu sinken und der Flug entlang des Berghanges der nördlichen Talseite (Flugrichtung LOWI links! Knapp an der Martinswand) bis nördlich des TWR fortzuführen und dort auf Lichtzeichen zu warten.

Was ist in der Praxis wirklich zu tun?

Vor Erhalt einer Einflugfreigabe in die CTR:

Wenn möglich auf einem unkontrollierten Platz landen!

Wenn die einzige Möglichkeit die Landung in LOWI ist und wenn eine Einflugfreigabe schon erteilt wurde:

Transponder SQ 7600 setzen

Über Mobiltelefon mit TWR Kontakt aufnehmen

(siehe AD LOWI Sichtflugkarte 2-24.9

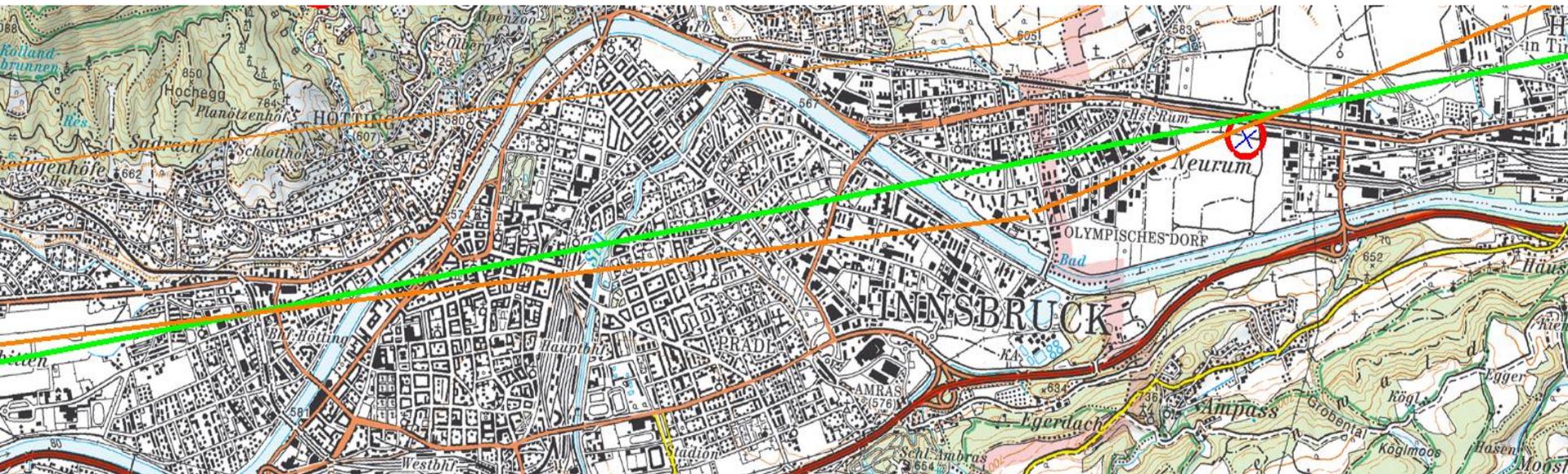
Nofalltelefonnummer bei Funkausfall 0043 (0)51703 6612)

und eine Freigabe

- zum Einflug in die CTR
- Anflugfreigabe
- Landefreigabe einholen

LOCATOR AB wird ersetzt durch LOCATOR RUM

- ▶ Ab 27.4.2017.
- ▶ Freq. 320Mhz
- ▶ Position L RUM:
D-6,1 W OEJ oder
D-4,3 E OEV
KOO: N 47 16 34 E 011 27 54



- ▶ **LOC/DME EAST:** bleibt im Verfahren unverändert, lediglich Text im MAPP lautet nun: „...turn left and follow QDM060 in direction to L RUM and continue on LOC OEJ...“
- ▶ **LOC/DME WEST** bleibt im Verfahren unverändert, der turning pnt bleibt gleich ist aber nun festgelegt auf LOC OEJ und D-4,4 W OEJ

- ▶ **SIDs RTT1W und RTT2Y** werden aufgrund fehlender Schutzräume bei L RUM gestrichen
- ▶ **NEUE RNAV SIDs** werden verlautbart:
- ▶ Sie unterliegen denselben Wetterwerten und ATC minimas (mit Sonderbewilligung RVR150m) wie alle anderen Verfahren.
- ▶ **RWY08: RTT1Q** entlang WPts WI520 (O-dorf) – (071grad)-WI521 (12,3 OEV/Weer)- (052 grad) WI522 (Strass) – RTT
- ▶ Hindernisfreiheit ist gegeben vom Boden weg (kein Visual part).
- ▶ **RWY26: RTT1R** verläuft im Initial Turn deckungsgleich wie die RTT3H
- ▶ Climb inbound WPT 528 (= D-1,2 W OEV on RWY HDG) RT to Wpt 529 (= track 273 vom WPt 528 und 3,3 W OEV) Dann Linksskurve zum WI531 – WI521 – RTT.
- ▶ Visual part ist allerdings notwendig (established on track inbound WI531)

NEUER Anflug: RNAV E (für EGNOS LPV 26)

- ▶ MDA 3300ft bis ca 4000ft MSL, je nach climbgradient
- ▶ Anflugverlauf: 9500ft bei Jenbach – WPTxxx
D-12nm THR26 auf ERCL- MAPt- 3,5 Grad
- ▶ MAPP: im Prinzip gleich wie heutiger MAPP für LOC/DME EAST Anflug
- ▶ Vorteile des neuen Anfluges:
- ▶ Erstmals volle Vertikale Führung (wie GP!)
- ▶ bei 12nm bereits auf ERCL
- ▶ Shortcut von Norden und Westen möglich