

SEASON OPENER 2025

Bregenz 22.3.2025

www.austrocontrol.at



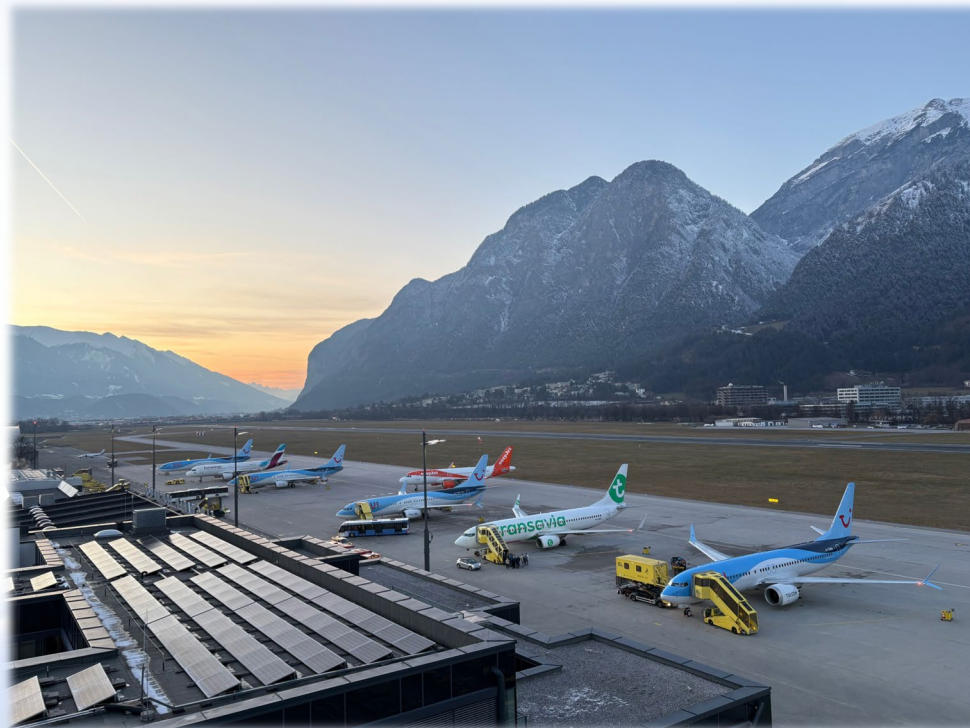
Michael Feldkirchner



Michael FELDKIRCHNER

- ATCO
- Supervisor
- Trainer
- Local Safety (bis vor 3 Monaten 😊)

Aktuelle Informationen aus der TMA LOWI



Mein Ziel für diesen Vortrag:

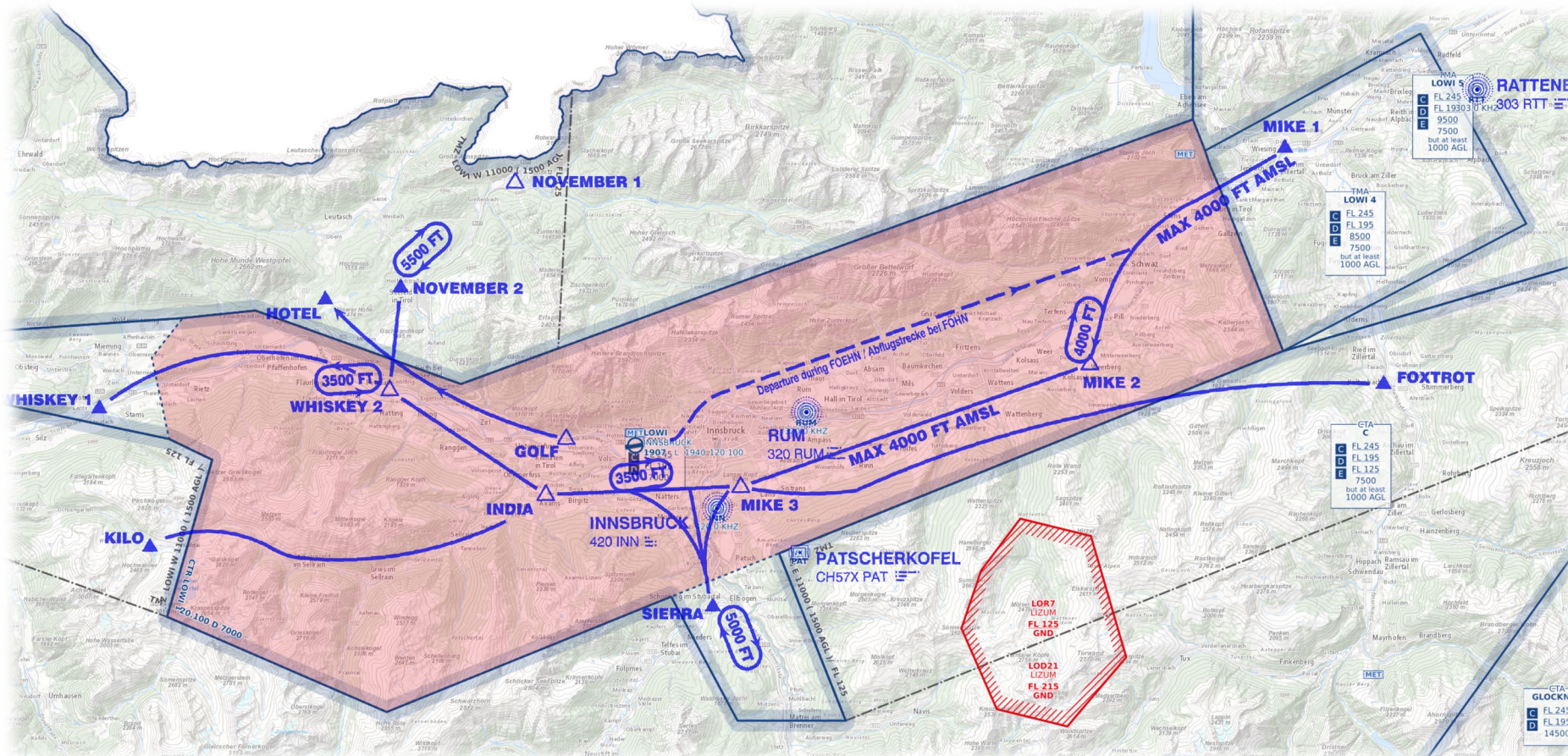
Für VFR Flüge möchte ich praxisnah erklären ...

- ▶ warum manchmal eine gewünschte Route nicht geflogen werden kann
- ▶ warum Freigaben manchmal nicht gegeben werden können
- ▶ warum manchmal eine extra Warterunde zu fliegen ist
- ▶ warum Flugregeln gewissenhaft einzuhalten sind
- ▶ warum der Luftraum im Inntal manchmal ziemlich eng wird 😊

Für IFR Flüge:

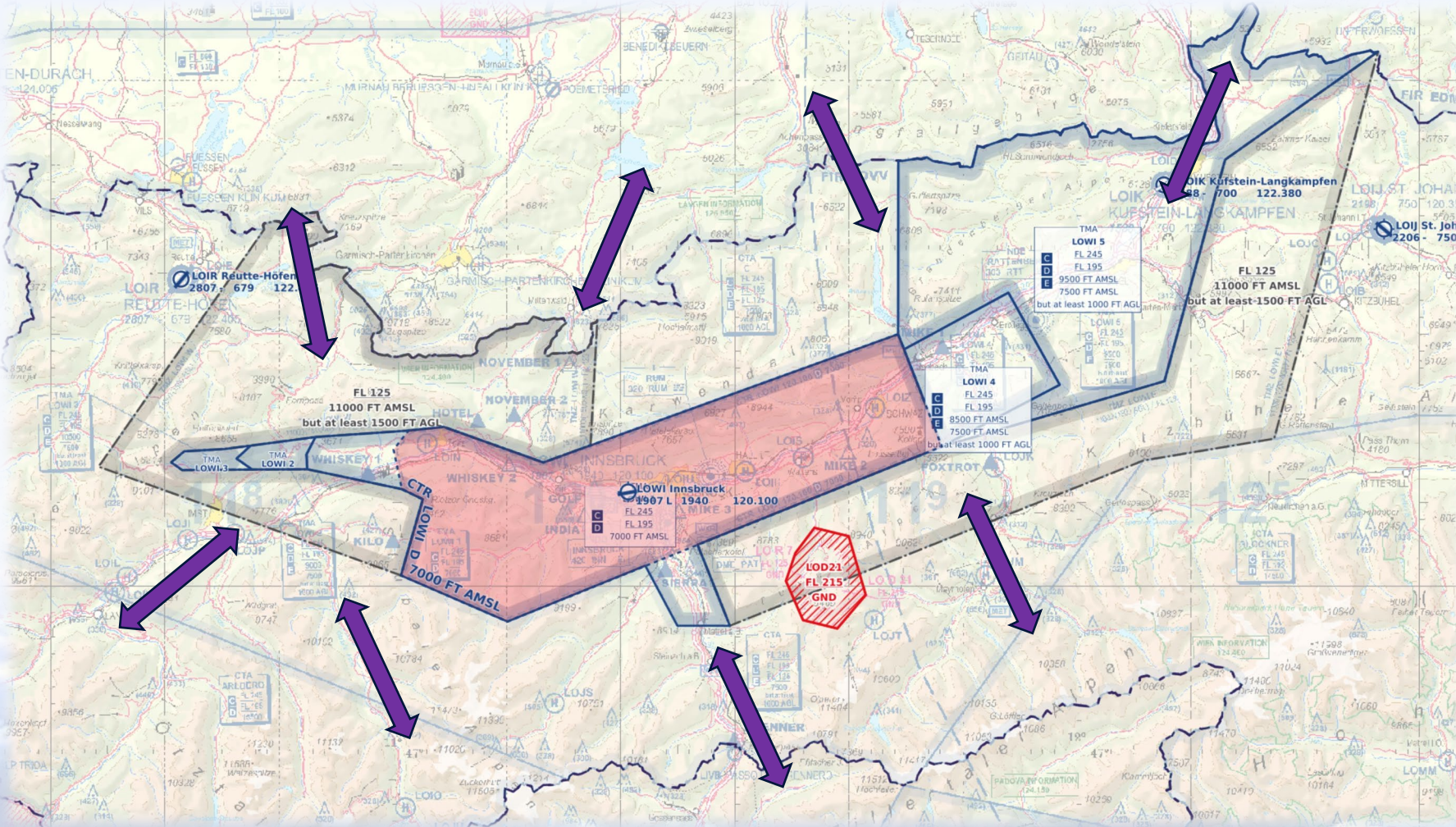
neuer RNP VISUAL V RWY08 Approach ersetzt RNP Y APP ab 17.5.2025





- Um VFR-Verkehr vom IFR-Verkehr räumlich zu trennen und den Verkehrsfluss zu beschleunigen, werden manchmal auch „Non Standard Routen“ freigegeben:

- Nördliche Talhälfte
- Einflug bzw. Ausflug über KILO hilft bei „Trennung“ IFR und VFR

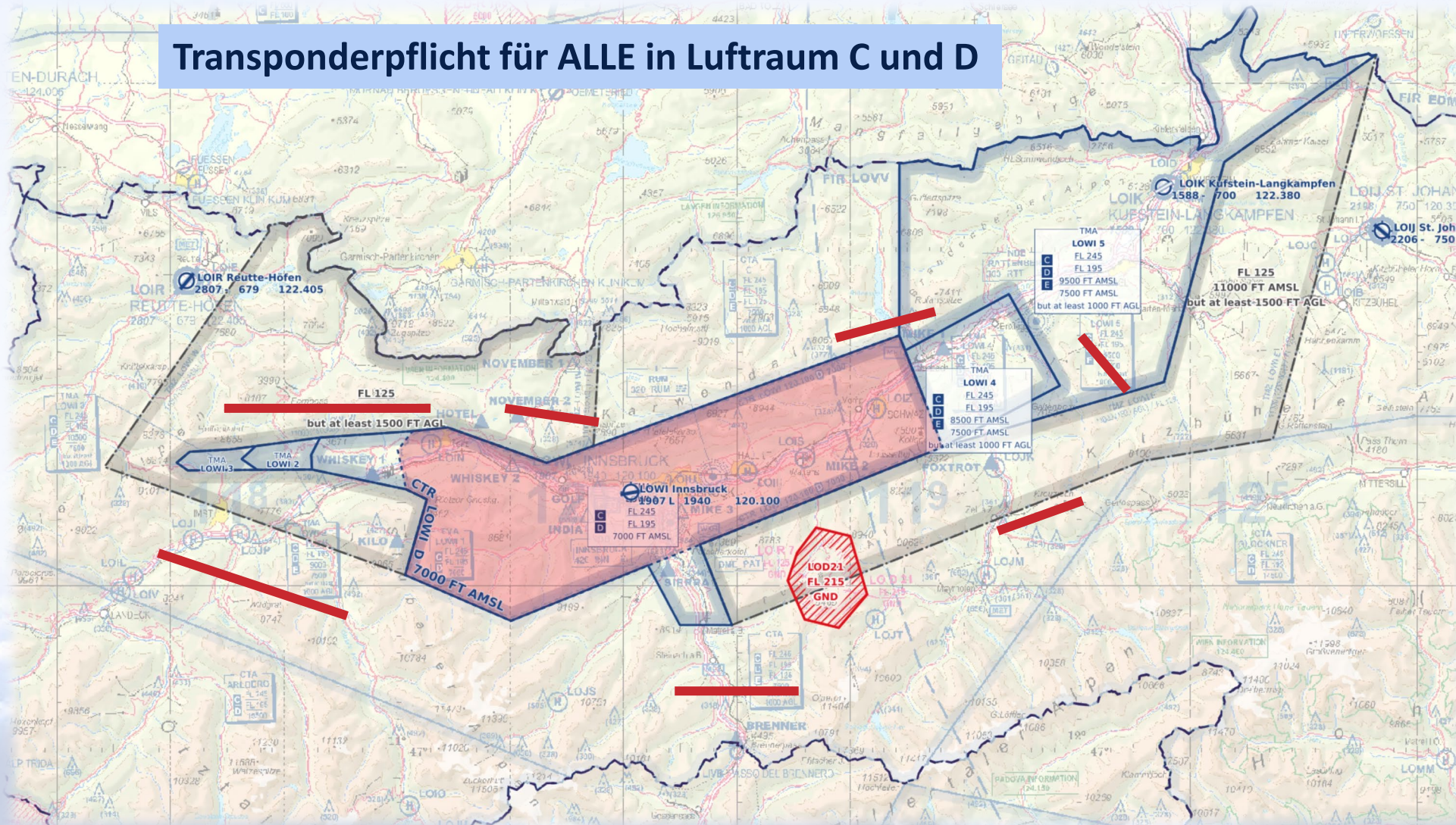


- Seefeld - Brenner
- Achensee - Brenner
- Kufstein – Brenner
- Ötztal – Fernpass

FREIGABE von ATC LOWI einholen!

austro
CONTROL

Transponderpflicht für ALLE in Luftraum C und D



Im Zweifelsfall
Kontakt mit

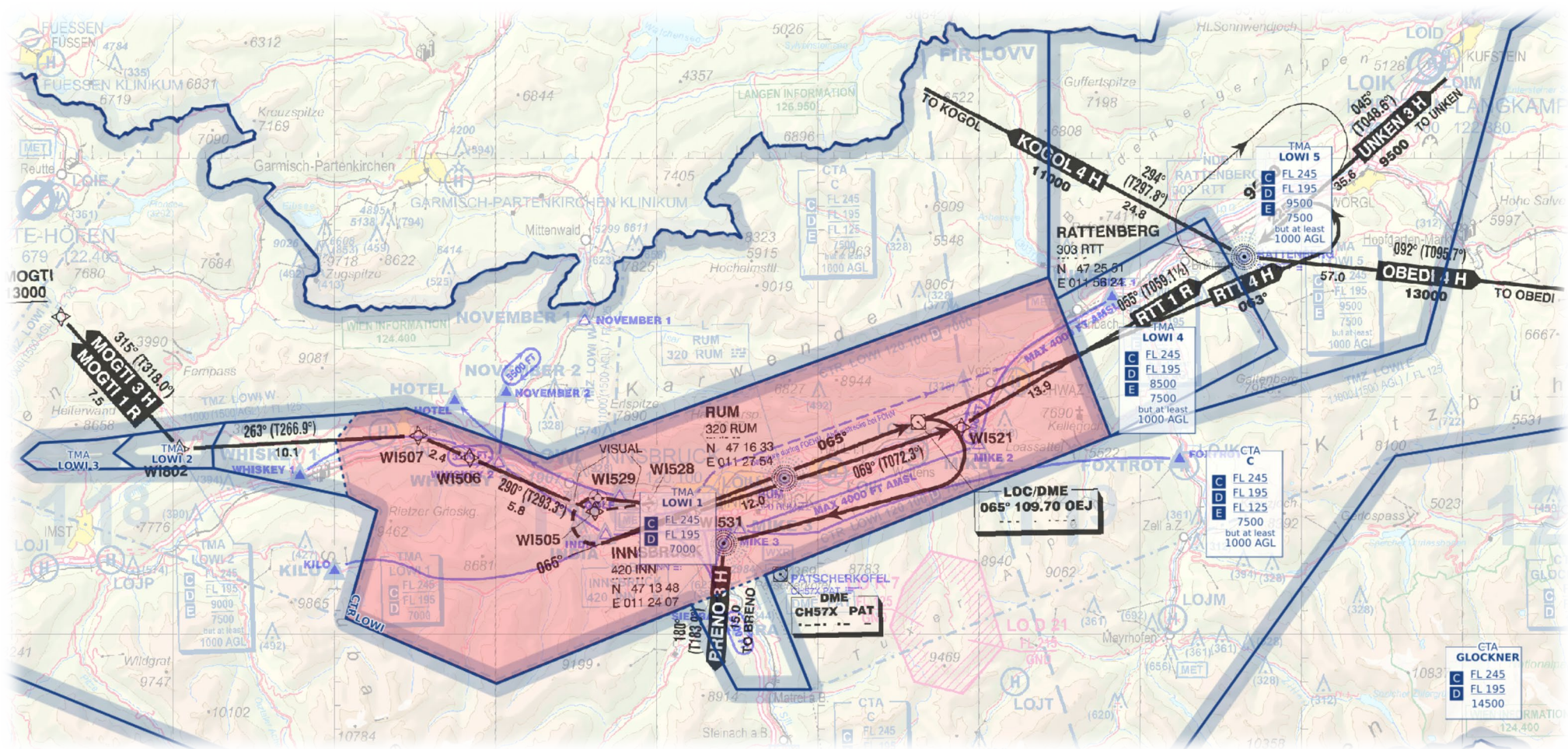
LOWI Approach
128.975 MHz
8000ft oder höher

bzw.

LOWI Tower
120.100 MHz
7500ft oder tiefer

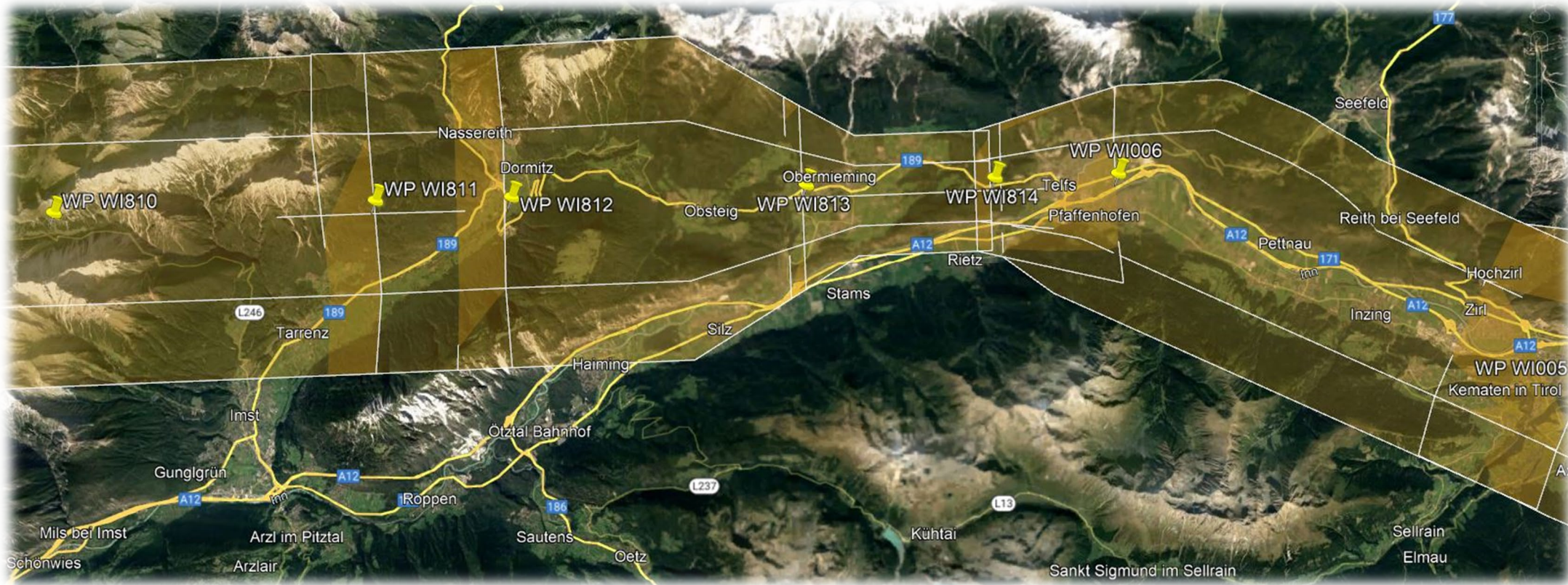


IFR FLUGWEGE sind durch TMA's und CTR geschützt



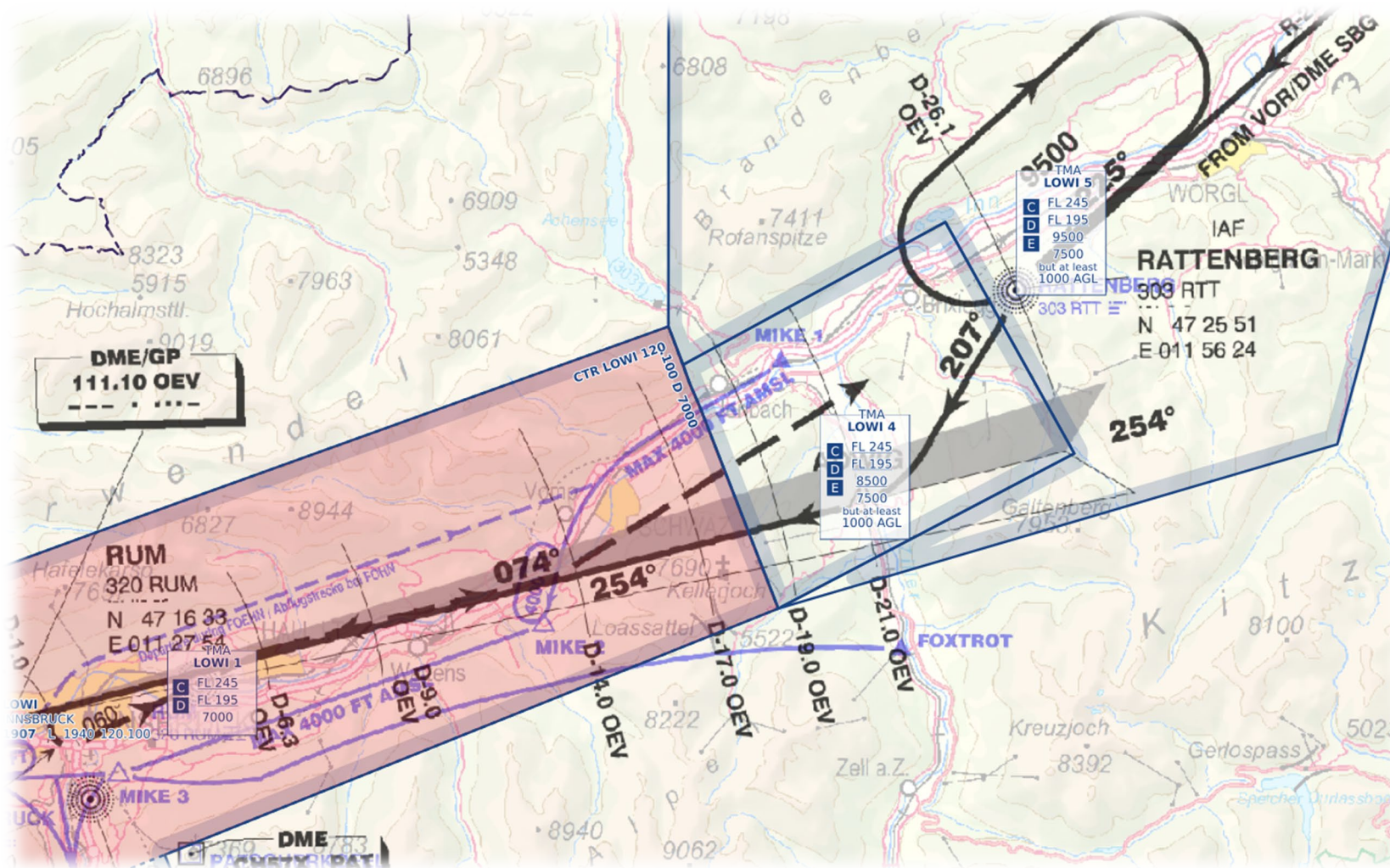


SCHUTZZONE RNP Y APPROACH

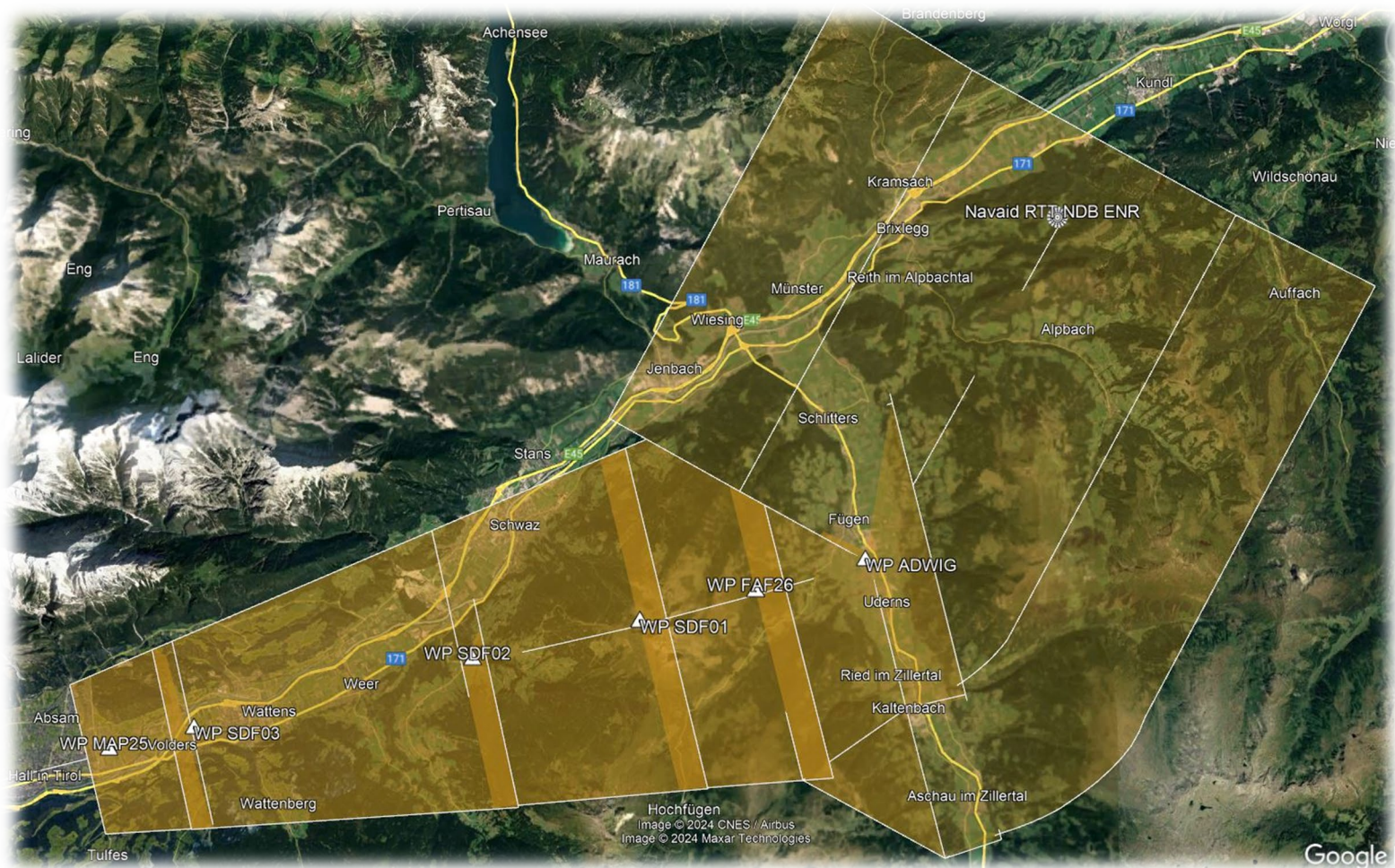




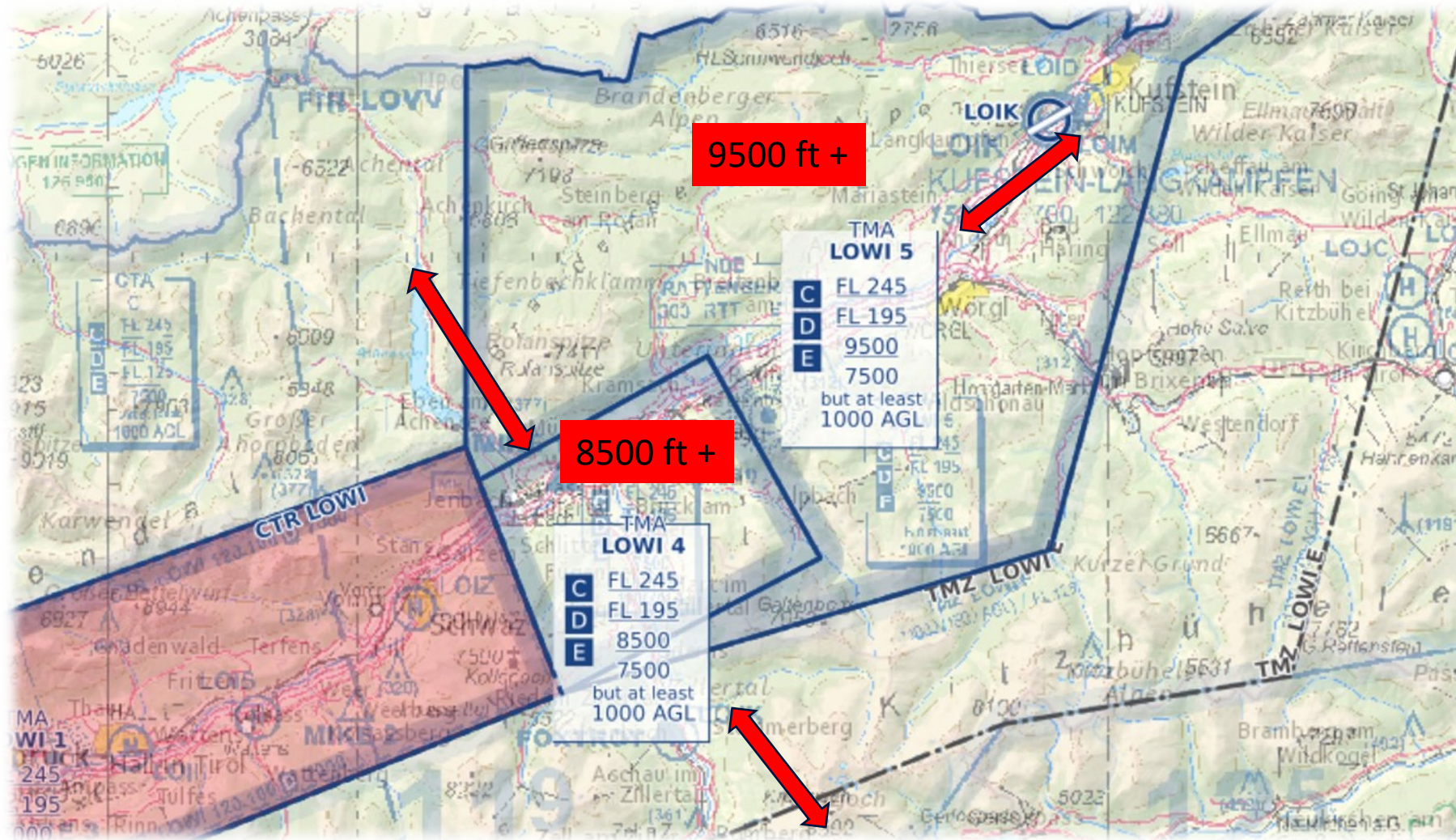




SCHUTZZONE LLZ DME EAST APPROACH

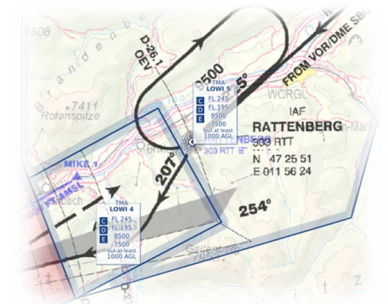


DURCHFLUG TMA 4 und 5

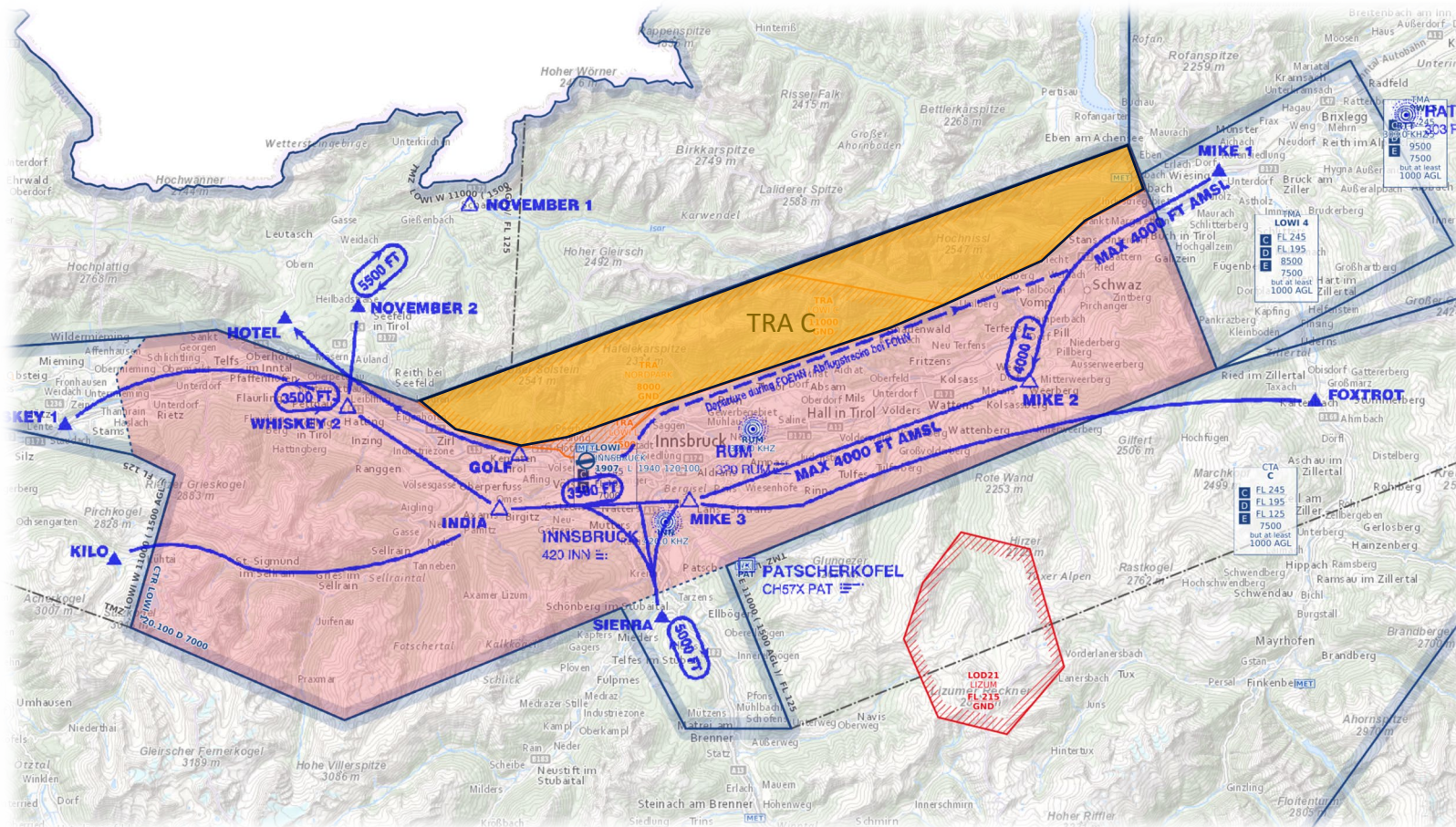


Achtung!

- RTT Holding 9500ft
- ERKIR Holding 9000ft



Aktive TRA C - LUFTRAUM G – keine Transponderpflicht



ATIS 126,030 MHz

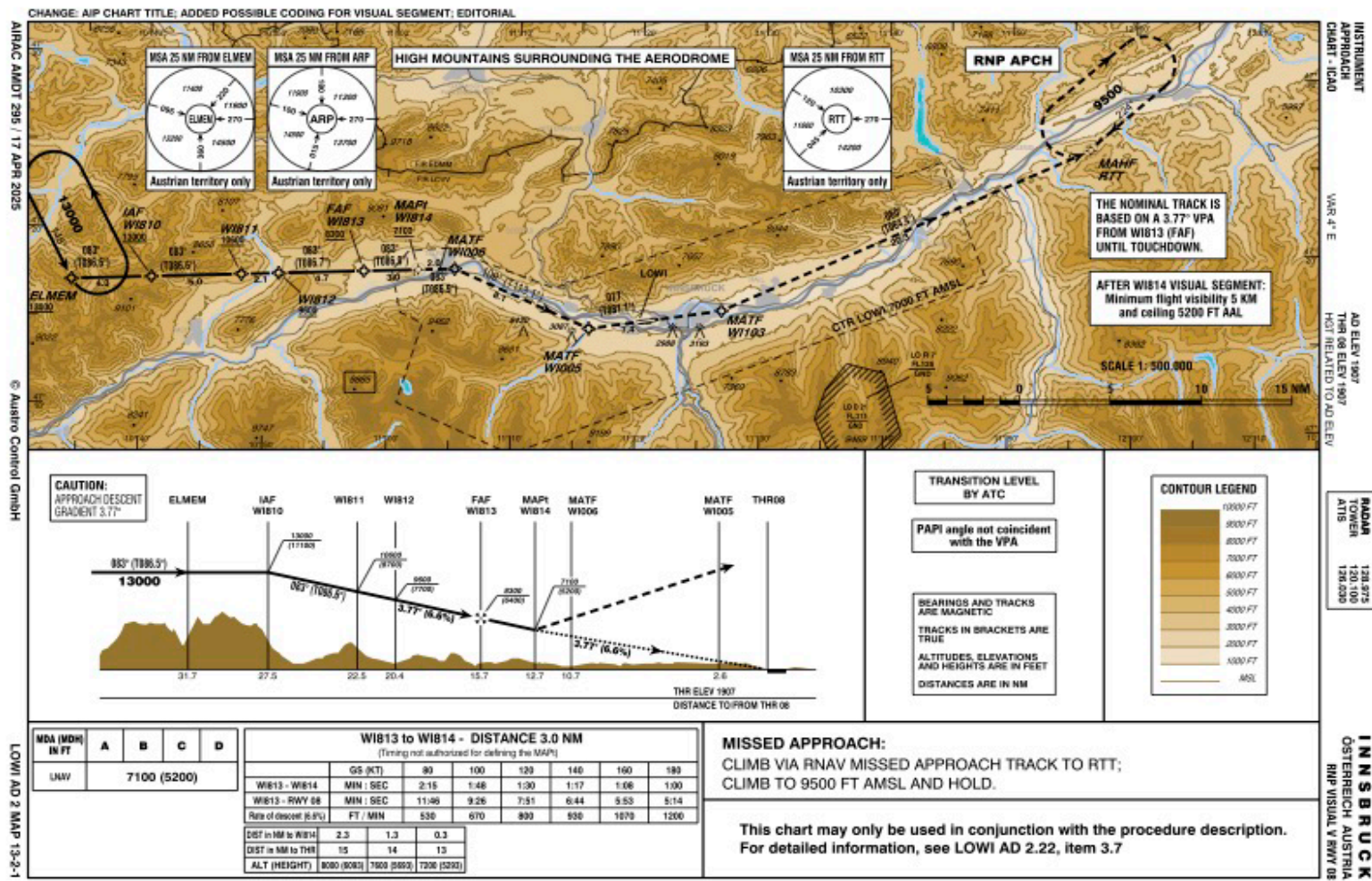
☎ 051703-6631

TWR 120,10 MHz

APP 128,975 MHz

RNP V (visual) RWY08 ab 17.4.2025

Der Flugweg nach dem MAPt. WI814 ist codiert und nach Sicht weiter zu fliegen.



3.7. Instrument approach procedure RNP VISUAL V RWY 08

3.7.1. General

This approach provides track guidance for cloud-breaking, followed by a visual part along a defined trajectory. The nominal track is based on a 3.77° VPA from WI813 (FAF) to touchdown. After WI814 (MAPt) the procedure is continued as a visual segment.

In case of a coded visual segment, the published missed approach procedure remains valid and any coded or non-coded discontinuation of the approach after WI814 (published MAPt) is to be considered as a balked landing procedure under the responsibility of the operator for which no PANS-OPS obstacle clearance is guaranteed. Visual reference to terrain with minimum flight visibility 5 KM and ceiling 5200 FT AAL or above is required not later than WI814 (MAPt), prior to continuing with the visual segment of the procedure.

The visual trajectory coincides with the missed approach track. The runway may not be or remain in sight at all times but visual cues along the track and the vicinity of the aerodrome are considered as sufficient external visual reference.

Note: It is essential to observe the required turn at WI006 in accordance with the coded trajectory.

Pilots must be well familiar with PBN approaches in general and with this procedure as well as the surrounding mountainous terrain in particular.

For further information or assistance contact the Instrument Flight Procedure Team at the following email address: atm_ifp@austrocontrol.at.

Remark: See chart LOWI AD 2 MAP 13-2-1 and LOWI AD 2 MAP 13-2-1A.