

Hittnau, 10. September 2006

Fliegen ab LSZK innerhalb der CTR Dübendorf

Der Flugplatz Speck-Fehraltorf (LSZK) liegt in der CTR Dübendorf. Der Flugbetrieb ab Speck innerhalb der CTR Dübendorf wurde in einem Vertrag zwischen der Flugsicherung von Dübendorf und der FGZO im Jahr 1993 geregelt.

Einige wichtige Punkte aus dieser Vereinbarung:

- Alle auf dem Flugplatz Speck *homebased* Piloten dürfen innerhalb der CTR Dübendorf ohne Funkkontakt fliegen, solange sie sich an die vorgeschriebenen Routen und Maximalf Flughöhen halten.
- Ausflug nur über Sierra gemäss Voltentableau und ergänzender 1:50'000 Karte, beides aufgehängt im C-Büro
- Einflug nur via Sektor Ost (Echo), maximale Höhe unterhalb des Anflugsektors von Dübendorf 3100 ft/QNH
- Bei schlechter Sicht / tiefer Wolkenbasis gibt der TWR Dübendorf die Positionsmeldungen der nach Dübendorf anfliegenden Flugzeuge auf der Speck-Frequenz 120,35 MHz bekannt
- *Traffic inbound/outbound* Speck sowie auf der Volte muss *blind position reports* absetzen (unsere Frequenz wird von Dübendorf TWR mitgehört).
- Die Startkurve bei Piste 30 **muss** bei 2000 ft AMSL eingeleitet werden (Gewährleistung vertikaler Separation zu anfliegenden Militärflugzeugen).
- Bei Flugbetrieb auf die Piste 12 muss Mitte *base* eine Höhe von 2300 ft AMSL erreicht sein (Gewährleistung der vertikalen Separation zu anfliegenden Militärflugzeugen)

Grundsätzlich ist Dübendorf ‚h24‘, d.h. es kann an sieben Tagen/Woche zu jeder Tag und Nachtzeit aktiv sein. Nur wenn man sich durch einen Aufruf am Funk und das daraufhin folgende Tonband mit der Nachricht ‚Dübendorf CTR is not active‘ vom Gegenteil überzeugt hat, kann von den vereinbarten Höhen und Routen abgewichen werden.

Die Betriebszeiten des Flugplatzes Dübendorf sind in der Regel wie folgt: 0730-1205h /1315-1705h LT. Zusätzlich ist in den Wintermonaten (Oktober-März) am Dienstag (Reservetag Donnerstag) mit Nachtflug zu rechnen. Die Betriebszeiten sind ersichtlich:

- In den NOTAMS (AMIE)
- Auf der ICAO-Karte unten
- Auf der AD INFO 1 des Flugplatzes Speck Punkt 4.1
- Auf der Frequenz von Dübendorf (128.47 MHz)

Wie funktioniert der Militärflugbetrieb in der Nähe unseres Flugplatzes?

- Anflüge erfolgen oft (bei schlechtem Wetter ausschliesslich) aus Richtung Hittnau über unseren Platz hinweg (Dübendorf ILS RWY29)
- Bei schlechter Sicht und/oder tiefer Wolkenbasis hört Dübendorf TWR die Speck-Frequenz mit
- Bei schönem Wetter erfolgt der Anflug nach VFR-Regeln vielfach über den Pfäffikersee mit tiefen Flughöhen
- Militärhelikopter haben eine Ausfluroute, die unsere Volte 12 bei Russikon streift
- Leichtflugzeuge und Helikopter haben eine Ein-/Ausfluroute Greifensee-Mönchaltorf mit z.T. sehr tiefen Flughöhen
- Dübendorf verfügt über ein Primärradar, das Ziele unabhängig vom Transponder erkennen kann.
- Auf unserem *downwind* 30 durchfliegen wir die *centerline* der ILS und sind dabei knapp unterhalb des ILS Gleitpfades.

Begriffe

Als ‚Sierra‘ (neu: South, Süd) wird der in Richtung Süden gesehen linke der beiden kleinen Weiher südöstlich des Pfäffikersee's bezeichnet. Die gesamte Ausfluroute wird ebenfalls ‚Sierra‘ (neu: South, Süd) genannt. Der *position report* Sierra (neu: South, Süd) wird verwendet, wenn ein Flugzeug über dem erwähnten Weiher ist.

Echo (neu: East, Ost) ist die Ortsbezeichnung für den Betonturm der Mühle Balchensthal. Der gesamte Einflugsektor wird Echo (neu: East, Ost) genannt und führt wie ein Trichter zum Punkt Echo.

Ausflug Sierra (Sektor South, Süd)

Die Ausfluroute nach dem Punkt Sierra ist genau einzuhalten. Diese Route ist im C-Büro als Ergänzung zum Fototableau auf einer 1:50'000-Karte angeschlagen. Obwohl nicht auf der offiziellen VAC-Karte im AIP publiziert, ist sie integrierender Bestandteil der Vereinbarung zwischen Dübendorf und Speck.

Flughöhen: die Maximalhöhe beträgt 2300 ft bis Ende *downwind* 30 (Strasse Pfäffikon-Wermatswil), ab dann 2500 ft AMSL bis zum Erreichen der CTR-Grenze (Diese verläuft ca. 1km südöstlich des Autobahnanschlusses Ottikon der Forch-Autostrasse).

Eine Abkürzung nach dem Punkt Sierra Richtung Norden ist nicht gestattet, auch darf ab dem Punkt Sierra nicht direkt Richtung Stäfa geflogen werden. Der publizierte Flugweg ab Sierra in Richtung Kirche Gossau und dann zwischen Gossau und Grüt sowie zwischen Ober- und Unterottikon hindurch muss in jedem Fall eingehalten werden, bis die CTR-Grenze südöstlich Ottikon erreicht ist.

Ausflug/Einflug Whiskey (neu: Sektor West)

Dübendorf OFF/DVO OFF

Ist Dübendorf nicht aktiv, verifiziert wie untenstehend unter ‚noise abatement‘ Punkte 1 und 2 aufgeführt, kann über Whiskey ausgeflogen werden.

Dübendorf OFF oder ON, DVO ON

Ausflug Whiskey nicht möglich wegen ZRH CTR2. Abends bei ‚nicht-Bisenlage‘ (weniger als 5kts Rückenwind auf der Piste 28 in ZRH) kann in solchen Fällen um crossing clearance für die CTR2 auf ZRH TWR angefragt werden.

Einflug Echo (Sektor Ost)

Ausserhalb der normalen Betriebszeiten von Dübendorf ist folgendes Vorgehen anzuwenden (DVO OFF und Dübendorf OFF):

- Ca. 5 Minuten vor Überflug von Echo (Mühle Balchenstal) Dübendorf TWR aufrufen: ‚Dübendorf TWR grüezi, HB-xxx‘. Wenn als Antwort das Tonband ertönt ‚*Dübendorf CTR is not active*‘, dann soll eine Höhe von mindestens 3500 ft beibehalten werden (Luftraumstruktur beachten), absinken unter diese Höhe erst nach dem Überflug von Echo. Auf der Dübendorf-Frequenz bleiben, dazwischen kurz auf die Speck-Frequenz wechseln und *position reports* absetzen wie z.B. ‚*H-xx Bachtel inbound 4500 ft*‘ oder ‚*H-xx Rosinli inbound 3500 ft*‘.

Während der normalen Betriebszeiten von Dübendorf:

- Genaues Studium der Luftraumgrenzen im Bereich Anflugsektor Dübendorf, entsprechend unter diesem Sektor und über Echo mit 3000 ft AMSL (die 100 ft zur publizierten Untergrenze von 3100ft werden als Toleranz betrachtet).
- Ab Echo soll noch bis zur Sägerei (Firma Zaun Meier) eine Höhe von 3000 ft beibehalten werden, der anschliessende Sinkflug muss so eingeteilt werden, dass *overhead* Speck 2500 ft erreicht werden.

Noise abatement

Ausserhalb der normalen Betriebszeiten von Dübendorf ist folgendes Vorgehen anzuwenden (DVO OFF und Dübendorf OFF):

1. Nach dem Start auf Piste 30 ist in der Startkurve vor Erreichen der Voltenhöhe auf der Frequenz von Dübendorf TWR aufzurufen: ‚Dübendorf TWR grüezi, HB-xxx‘. Wenn als Antwort das Tonband ertönt ‚*Dübendorf CTR is not active*‘, dann soll direkt weitergestiegen werden auf eine Höhe von mindestens 3500ft (Luftraumstruktur beachten). Auf der Dübendorf-Frequenz bleiben.
2. Nach dem Start auf Piste 12 mit direktem Ausflug in Richtung Sierra ist vor Erreichen von 2500 ft auf der Frequenz von Dübendorf TWR aufzurufen: ‚Dübendorf TWR grüezi, HB-xxx‘. Wenn als Antwort das Tonband ertönt ‚*Dübendorf CTR is not active*‘, dann soll direkt weitergestiegen werden auf eine Höhe von mindestens 3500 ft (Luftraumstruktur beachten).
3. Ist Dübendorf unerwartet aktiv und der TWR gibt Antwort, dann z.B. mit der Anfrage ‚*just airborne Speck, request direkt climb-out to 3500 ft on route Sierra*‘ der Idee der Lärminderung entsprechen.

Während der normalen Betriebszeiten von Dübendorf auf folgendes achten:

- Nach Erreichen der Voltenhöhe resp. von 2500 ft für den Ausflug via Sierra Motorendrehzahl auf ‚Voltendrehzahl‘ reduzieren, d.h. jene Drehzahl, mit welcher auf der Platzvolte im *downwind* geflogen wird. (HB-SUV: 2000 RPM, HB-SEW: 2200 RPM).

Schlechtwetterverfahren

Wenn Einflug Echo wegen Meteo nicht möglich, wie dies z.B. bei Hochnebellagen vorkommen kann, darf über Sierra eingeflogen werden.

Zusammengefasst, teilweise abgeschrieben aus einer Vorgabe von Patrick Widmer, überarbeitet am 10. September 2006
Martin Gautschi, 10.9.2006