

«Go-ahead» – Relax at RILAX

Was auf den ersten Blick nach einer simplen Zürcher Standard-Arrival-Route aussieht, erweist sich bei genauerem Hinschauen als nicht ganz so trivial. Zum falschen Zeitpunkt geflogen, kann «RILAX 1A» im dümmsten Fall ziemlich böse ins Auge gehen. Höchste Zeit also, dafür zu sorgen, dass die ATC bei einem Funkausfall keine unangenehmen Überraschungen erlebt.

Text: Gaby Plüss

Kürzlich fragte mich ein Arbeitskollege, ob ich ein Thema für einen «Rundschau»-Artikel brauche. Er erzählte mir, dass er neulich am Mittag von Norden kommend in einem SWISS-Cockpit einen Anflug nach Zürich mitmachen durfte. Dabei habe er mit Entsetzen festgestellt, dass die Piloten die «RILAX 1A» programmierten, obwohl diese seitens ATC mit keiner Silbe erwähnt worden war. Auf seine Frage, ob sie sich bewusst seien, was das bei einem Funkausfall für uns bedeuten könne, erntete er von den beiden Herren nur verständnislose Blicke.

Dass diese beiden Piloten längst nicht die einzigen sind, die bei der «RILAX 1A» nicht ganz durchblicken, zeigen auch diverse E-Mails, die mich zu diesem Thema immer wieder erreichen. So schrieb mir beispielsweise ein Captain, der auch als Instruktor tätig ist: «Am Abend von Norden kommend, stelle ich immer wieder fest, dass Unklarheiten bestehen, wie nach RILAX weiter vorgegangen werden muss, beziehungsweise was korrekterweise geplant werden muss. (...) Ich finde die Situation etwas unglücklich und stelle fest, dass diese Problematik bei vielen zu Fragezeichen führt und niemand die genaue Antwort kennt.» Grund genug, diesem Mysterium ein wenig auf den Grund zu gehen und hoffentlich für das eine oder andere Aha-Erlebnis zu sorgen.

«Während der deutschen Sperrzeiten gilt im RILAX-Holding eine Mindesthöhe von Flight Level 180.»

DVO

Schaut man sich die Karte mit den Standard-Arrival-Routen (STAR) für den IAF AMIKI ein wenig genauer an, stellt man fest, dass neben der «RILAX 1A» der Zusatz «On ATC REQ only» zu finden ist. Der Grund für diesen Zusatz

ist – wie so oft in Zürich – in der Lärmpolitik zu finden, genauer gesagt in der sogenannten DVO. DVO steht für «Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung» und regelt die Nutzung von deutschem Hoheits-

gebiet für IFR-Flüge von und nach Zürich. Die wohl bekannteste DVO-Vorgabe besagt, dass Anflüge nach Zürich während der deutschen Sperrzeiten (bei uns intern als DVO-Zeiten bekannt) deutsches Hoheitsgebiet auf Flight Level 120 oder höher überfliegen müssen. Dies ist jedoch längst nicht die einzige Vorschrift, die wir im Zusammenhang mit der DVO zu beachten haben.

Während der deutschen Sperrzeiten gilt im RILAX-Holding eine Mindesthöhe von Flight Level 180. Dies hat zur Folge, dass wir den IAF RILAX inklusive Holding zu diesen Zeiten für Anflüge auf die Pisten 28 und 34 nicht benutzen. Stattdessen führen die Kollegen der Luftstrassenkontrolle von Norden kommende Anflüge mittels der «RILAX 1A» zum IAF AMIKI. Da sie gleichzeitig auch von Osten kommende Anflüge zum IAF AMIKI führen, müssen sie dabei zwischen all diesen Anflügen Vertikalstaffelung erstellen.

LDG 28/34 during DVO-times	LDG 14/16 during DVO-times (if LDG 28/34 not possible due WX)	LDG 28/34 outside DVO-times	LDG 14/16 outside DVO-times
<ul style="list-style-type: none"> RILAX Holding FL180+ 	<ul style="list-style-type: none"> RILAX Holding FL130+ 	<ul style="list-style-type: none"> RILAX Holding FL130+ 	<ul style="list-style-type: none"> RILAX Holding FL130+
<ul style="list-style-type: none"> IAF/Holding RILAX: not in use 	<ul style="list-style-type: none"> IAF/Holding RILAX: in use 	<ul style="list-style-type: none"> IAF/Holding RILAX: in use 	<ul style="list-style-type: none"> IAF/Holding RILAX: in use
<ul style="list-style-type: none"> Prepare STAR RILAX 1A* 	<ul style="list-style-type: none"> Do not prepare/fly STAR RILAX 1A* 	<ul style="list-style-type: none"> Do not prepare/fly STAR RILAX 1A* 	<ul style="list-style-type: none"> Do not prepare/fly STAR RILAX 1A*
<ul style="list-style-type: none"> Expect IAF-Holding/AMIKI 	<ul style="list-style-type: none"> No RNAV-Transitions available 	<ul style="list-style-type: none"> RNAV-Transitions start at RILAX 	<ul style="list-style-type: none"> No RNAV-Transitions available
<ul style="list-style-type: none"> RNAV-Transitions starts at AMIKI 	<p>* STAR RILAX 1A: RILAX-LAMAX-AMIKI</p>		
<ul style="list-style-type: none"> ATC will give shortcut if possible 			
<p>DVO-times Mon – Fri: 21.00 LT – 07.00 LT Sat/Sun/German public holidays: 20.00 LT – 09.00 LT</p>			

Tabellarische Übersicht der Anflugverfahren. Der Vollständigkeit halber ist LDG 14/16 outside DVO ebenfalls aufgeführt.

Ausserhalb der DVO-Zeiten beträgt die Mindesthöhe im RILAX-Holding Flight Level 130. Für Anflüge von Norden ist der IAF somit RILAX, für Anflüge von Osten AMIKI. Daher braucht es zu diesen Zeiten auch keine Vertikalstaffelung zwischen Anflügen via RILAX und Anflügen via AMIKI. Programmiert nun ein Pilot in einem Anflug mit IAF RILAX tagsüber die «RILAX 1A», kann das böse ins Auge gehen. Fliegt er bei einem Funkausfall nach dem Überflug von RILAX anstelle eines Standard Approaches die «RILAX 1A» in Richtung AMIKI, kann es sein, dass er unverhofft mit einem voll belegten AMIKI-Holding konfrontiert ist. Ein solches Szenario lässt vermutlich nicht nur mich erschauern. «RILAX 1A» darf darum nur auf explizite Anweisung der ATC geflogen werden.



«RILAX 1A»-STAR (RILAX-LAMAX-AMIKI) auf dem Radarschirm eingblendet. Ebenfalls zu sehen sind die Schweizer Grenze in der Region Schaffhausen sowie einige Waypoints der AMIKI-34-Transition.

NDVO

Die Annahme, dass deutsche Sperrzeiten nun grundsätzlich mit dem Gebrauch der «RILAX 1A» gleichzusetzen sind, greift leider zu kurz. Wie immer gilt auch hier, keine Vorgabe ohne Ausnahme. Müssen wir während der DVO-Zeiten aufgrund des Wetters – hauptsächlich wegen Nebel – auf der Piste 14 (oder 16) anfliegen, sind die DVO-Mindesthöhen ausser Kraft gesetzt. Intern nennen wir dieses Konzept daher NDVO (Non-DVO). Trotz der deutschen Sperrzeiten müssen wir die DVO-Vorgaben nicht beachten. Anflüge nach Zürich dürfen deutsches Hoheitsgebiet somit unterhalb von Flight Level 120 überfliegen, und das RILAX-Holding steht uns ab Flight Level 130 zur Verfügung. Anflüge von Norden haben deshalb RILAX als IAF und werden zu Anflügen von Osten mit IAF AMIKI nicht vertikal gestaffelt. Würde ein Pilot dennoch unverhofft die «RILAX 1A» fliegen, könnte das über AMIKI ebenfalls zu unerwarteten Begegnungen führen.

Westwind

Auch Anflüge auf die Pisten 28 und 34 sind nicht automatisch gleichbedeutend mit dem Gebrauch der «RILAX 1A». Fliegen wir ausserhalb der DVO-Zeiten wegen Westwind auf Piste 28 oder Piste 34 an, steht uns das RILAX-Holding ebenfalls ab Flight Level 130 zur Verfügung. Auch in diesem Szenario arbeiten wir daher mit RILAX als IAF für Anflüge von Norden respektive ohne Vertikalstaffelung zu den Anflügen von Osten mit IAF AMIKI. Und auch in diesem Konzept könnte es in der Region AMIKI somit schnell einmal eng werden, sollte ein Anflug mit IAF RILAX plötzlich auf eigene Faust der «RILAX 1A» folgen.

Konzeptwechsel

Konzeptwechsel sind in Zürich ein fester Bestandteil der Operation und finden mehrmals täglich statt. Dabei haben wir dafür zu sorgen, dass wir während der deutschen Sperrzeiten keinen Anflug unterhalb von Flight Level 120 über deutsches Hoheitsgebiet führen. Der Beginn und das Ende der DVO-Zeiten sind für uns in Stein gemeisselt, Spielraum haben wir diesbezüglich keinen. Das führt öfters dazu, dass wir während des Wechsels einem von Norden kommenden Flugzeug noch einen Anflug auf Piste 14 ermöglichen können, der nächsten Maschine fünf Meilen dahinter aber bereits nicht mehr.

Somit kann es vorkommen, dass zwei Anflüge zwar gleichzeitig auf der gleichen Frequenz sind, aber dennoch nicht auf die gleiche STAR freigegeben werden. Dass dies cockpitseitig zu Verwirrung führen kann, ist nachvollziehbar. Im Zweifelsfall ist es darum sicher sinnvoll, bei der ATC nochmals kurz nachzufragen, welche STAR geflogen werden soll. Details zu den deutschen Sperrzeiten sind im Kasten zu finden.

«RILAX 1A» darf nur auf explizite Anweisung der ATC geflogen werden.»

RNAV-Transitions 28/34

Die Frage nach der zu erwartenden RNAV-Transition wurde mir im Zusammenhang mit «RILAX 1A» und Anflügen von Norden auch schon mehrfach gestellt. Die Erklärung dazu ist eigentlich ziemlich simpel. Fliegen wir ausserhalb der DVO-Zeiten die Pisten 28 oder 34 an, ist der IAF für von Norden kommende Anflüge RILAX. Für die Piloten heisst das, dass sie die RILAX-Transition auf die entsprechende Piste programmieren sollen.

Bekommt ein Anflug hingegen die Freigabe für die «RILAX 1A», ist sein IAF AMIKI. Somit muss er anstelle der RILAX-Transition die AMIKI-Transition auf die



ACA802 auf der «RILAX 1A». Dabei besteht Vertikalstaffelung zur THA970 im AMIKI-Holding.

entsprechende Piste vorbereiten. Erteilen wir einem Anflug auf der «RILAX 1A» nun die Freigabe «turn left to SONGI to join the AMIKI 34 Transition», erwarten wir, dass die Piloten diese Anweisung ausführen können, ohne deswegen gleich aus allen Wolken zu fallen. Hie und da kommt es zudem vor, dass wir einen Anflug schon vor Erreichen von RILAX direkt auf einen Punkt der entsprechenden AMIKI-Transition freigeben. Der eine oder andere Pilot wird sich in solch einem Fall vielleicht fragen, weshalb er denn die «RILAX 1A» programmieren musste, obwohl er sie nicht fliegt. Der Grund dafür ist, dass wir den Piloten in diesem Moment den Umweg über AMIKI ersparen können, da uns die Sequenz einen direkten Anflug erlaubt. Falls das frühzeitig absehbar ist, koordinieren wir eine solche Abkürzung auch gerne mit den Kollegen der Luftstrassenkontrolle. So können sie bereits die Freigabe auf den entsprechenden Waypoint erteilen und wissen somit auch, dass wir für diesen Anflug kein Holding planen.

Langer Rede kurzer Sinn

Nachdem ich dem eingangs erwähnten Captain seine E-Mail beantwortet hatte, schrieb er mir zurück, dass er meine Antwort nach dreimaligem Durchlesen vermutlich begriffen habe. Das motivierte mich dazu, die ganze Problematik in eine Tabelle zu verpacken und ihm zu schicken. Seine Reaktion darauf lautete, «dass man das ins AOI Zürich integrieren könnte, dann gäbe es keine Fragen mehr». Ich publiziere besagte Tabelle deshalb gerne in leicht angepasster Form an dieser Stelle. Hoffentlich bringt sie zusammen mit den obigen Erklärungen ein bisschen Licht ins Dunkel rund um die «RILAX 1A».

gaby.zrhatc@gmail.com

Wer mich kennt, weiss, dass ich eine glühende Verfechterin des gegenseitigen Austauschs zwischen

ATC und Cockpit bin. Es gibt aber Momente, da wird es sogar mir ein bisschen zu viel. Wenn ein auf Piste 16 auffliegender SWISS-Pilot nicht dann ready ist, wenn er die Startfreigabe bekommt und dadurch sein Loch in der Anflugsequenz auf Piste 14 verpasst, ärgert das nicht nur ihn. Wenn er aber anschliessend – wohlgermerkt auf Piste 16 stehend – in den Tower anruft, und sich wundert, weshalb er nun gut zehn Minuten auf das nächste Loch in der Anflugsequenz warten muss, wundere ich mich auch ein bisschen. Gleiches gilt auch, wenn in der Mittagswelle ein Pilot, der vor der Piste 16 wartet, im Tower anruft und fragt, weshalb er erst in gut 15 Minuten

starten könne. Er habe doch am Gate schon auf den Start-up warten müssen.

Offenbar war besagten Piloten nicht ganz klar, was es braucht, um ein Loch in der Anflugsequenz zu planen und zu erstellen. Vielleicht wäre es an der Zeit, wieder einmal einen gemeinsamen CRM-Kurs in Angriff zu nehmen und diese und andere Fragestellungen gemeinsam zu erörtern. Dass von einem solchen Austausch beide Seiten profitieren, hat die Vergangenheit mehrfach gezeigt. Umso unverständlicher ist es für mich, dass es in den letzten zehn Jahren nur zwei gemeinsame Kurse gegeben hat. ●

Deutsche Sperrzeiten (Lokalzeiten)

- Montag bis Freitag
21 Uhr bis 7 Uhr
- Samstag, Sonntag und gesetzliche Feiertage
20 Uhr bis 9 Uhr

Gesetzliche Feiertage

- 1. Januar
- 6. Januar
- Karfreitag
- Ostermontag
- 1. Mai
- Christi Himmelfahrt
- Pfingstmontag
- Fronleichnam
- 3. Oktober (Tag der Deutschen Einheit)
- 1. November
- 25. Dezember
- 26. Dezember