Die Beschreibungen in diesem Dokument sind nur zu informativen Zwecken für Mitglieder von IVAO und nur für die Verwendung auf IVAO bestimmt. Nicht in der realen Luftfahrt verwenden!

Only for use on IVAO. Do not use in real aviation!

LOWL Procedures (IVAO)

Inhalt

Inhalt **1**
Allgemeines **2**
Transition Altitude/Transition Level 2
Verfügbare Pisten 2
ATC auf IVAO **2**
Verfügbare Stationen 2
Zuständigkeiten und Koordination 3
Pistenkonfiguration **4**
Tageskonfiguration (05:00 - 22:00 local) 4
Nachtkonfiguration (22:00 - 05:00 local) 4
Traffic am Boden **4**
Rollrouten und Backtracking 4
Parkpositionen 6
IFR-Traffic in der Luft **7**
IFR-Inbounds 7
Outbound: SIDs 8
VFR-Traffic in der Luft **8**
Weiteres/Besonderes **8**
Hubschrauber 8

Allgemeines

Linz ist nach Wien-Schwechat der zweitgrößte Frachtflughafen Österreichs. Offiziell ein Militärflughafen, auf dem u.a. die C-130 der Lufttransportstaffel stationiert sind, findet der zivilie Luftverkehr ausschließlich auf dem Areal nördlich der Piste statt. Auf dieser 60m breiten Piste waren unter anderem schon An-124, An-225, A380 und sogar die Concorde zu Gast.

Transition Altitude/Transition Level

Transition Altitude: 10.000ft

QNH:	TRL:
- 977	FL130
978 - 1013	FL120
1014 - 1050	FL110
1051 -	FL100

Verfügbare Pisten

Rwy	Abmessungen	Verfügbarer Anflug mit höchster Präzision:
08	3000m x 60m	ILS
26	3000m x 60m	ILS Cat III

ATC auf IVAO

Verfügbare Stationen

IVAO-Bez.	**Frequenz**	**Callsign**	**Anmerkung**
LOWL_TWR	118.800	Linz Tower	
LOWL_APP	125.685	Linz Radar	

Zuständigkeiten und Koordination

Wie sonst auch auf IVAO gilt: Wenn eine Station unbesetzt ist, werden alle Zuständigkeiten von der nächsten, darüberliegenden, besetzten Station übernommen.

Linz Tower

Da wir in Linz weder Delivery- noch Ground-Controller haben, übernimmt der Tower auch deren Aufgaben.

Das Gelände ist eher flach, es gibt ILS-Anflüge aus beiden Richtungen und für VFR-Traffic zwei Anflugsektoren. Bis auf den Backtrack, der bei Full-Runway-Departures notwendig ist, ist Linz vermutlich die komfortabelste aller Tower-Positionen in Österreich.

Circling ist nur südlich des Flughafens erlaubt. Nachdem das ausdrücklich in den Charts vermerkt ist, sollten sich die Piloten dessen bewusst sein.

Linz Radar

Der Verkehr in Linz ist real und auf IVAO eher überschaubar. ILS-Anflüge aus beiden Richtungen, sowie RNAV-Transitions und ein im Nahbereich eher flaches Gelände machen dem LOWL_APP das Leben leicht.

Es ist allerdings zu beachten, dass die MRVA außerhalb der TMA auf 5.000ft liegt. Inbounds dürfen also nicht zu früh auf die Approach Altitude von 4.000ft freigegeben werden. Im Süden des Luftraums steigen die MRVAs wegen der Alpen an.

Bei Backtracks kann eine Koordination mit Tower nötig werden. Ansonsten kann man Inbounds meist relativ direkt zum Endanflug führen.

Pistenkonfiguration

Generell kann immer, in Absprache mit dem Piloten und unter Berücksichtigung der Verkehrssituation, auch eine abweichende Piste gewählt werden.

Tageskonfiguration (05:00 - 22:00 local)

Wenig Wind: Freie Pistenwahl

Die Piste kann so gewählt werden, dass z.B. An- und Abflugrouten möglichst kurz sind. Oder man kann sich nach den Wünschen des Piloten richten. Bei etwas mehr Verkehr sollte natürlich nur eine Piste offen sein, die sich nach dem Wind richtet.

Ab ca. 10-15 Knoten Wind

Piste mit stärkerem Gegenwindanteil wird geöffnet.

Low Visibility

Anflüge der Kategorie ILS Cat III können nur auf Piste 26 durchgeführt werden.

Nachtkonfiguration (22:00 - 05:00 local)

Bevorzugt: ARR 08 / DEP 26

Falls es die Windverhältnisse erlauben, wird zur Vermeidung von Lärm über der Stadt Linz auf Piste 08 gelandet und auf Piste 26 abgeflogen.

Traffic am Boden

Rollrouten und Backtracking

Die Taxiways *F* und *G* führen nicht bis zu den Pistenenden, d.h. es ist meistens ein **Backtrack** einzuplanen. Bei kleineren Maschinen (z.B. ATR-72, Dash-8) kann man den Piloten die Option geben, ob sie den Backtrack durchführen möchten:
"AUA456, backtrack runway 26 approved, wind 234/5, runway 26, cleared for take-off."

Falls doch einmal so viel Traffic ist (z.B. bei einem Event), dass man für die Planung wissen möchte, wer von der Intersection starten kann und wer einen Backtrack benötigt, kann man einfach nachfragen:
"AUA456, advise able intersection departure runway 26 from intersection F."

Auch bei Landungen kann es (obwohl unwahrscheinlich) passieren, dass ein Pilot den letzten Taxiway verpasst und einen Backtrack durchführen muss.

General Aviation/kurze Landungen

Kleinere Flugzeuge können auch Taxiway Z verwenden, der cirka zur Pistemitte führt, und von dort aus starten. Auch hier ist gegebenenfalls nachzufragen, ob ein Abflug von dort möglich ist:
"OEFSK, advise able intersection departure runway 26 from intersection Z."

Kleine Flugzeuge und Ultralights könnten in der Lage sein, die Piste bereits über den ersten Taxiway zu verlassen (z.B. Taxiway F nach Landung auf der 26). Falls dort bereits ein Outbound in Richtung Piste unterwegs ist, ist das dem landenden Verkehr mitzuteilen:
"OEDSK, taxiway F ist blocked, vacate via Z or G."

Taxiway Z ist in manchen Szenerien garnicht vorhanden, in anderen Szenerien als vollwertiger Taxiway dargestellt. Man sollte also auch darauf vorbereitet sein, dass ein Airliner über Z abrollt oder eine kleine Single-Engine-Piston-Maschine langsam an Z vorbeituckert.

Militärischer Bereich

Der Bereich südlich der Piste inkl. Taxiways A, B, C und D ist der militärische Bereich. Ankommender militärischer Verkehr wird nach dem Verlassen der Piste auf Unicom geschickt.

Parkpositionen

Die Gates sind so angelegt, dass sie ohne Pushback nach vorne verlassen werden können. Wird bei uns auf IVAO ein Pushback requestet, dann steht nichts dagegen, diesen trotzdem zu genehmigen.

Linienflüge parken meist auf den Gates 11 bis 33. Die F- und G-Positionen eignen sich für Flugzeuge der Klasse L oder Businessjet etwa bis zur Größe eines Learjets.

Obwohl auf den Charts die parkenden Flugzeuge "facing west" eingezeichnet sind, parken sie real meist "facing east".

Spezielle Parkpositionen fur große Maschinen:

- Positionen 11A und F26:
  - Heavy-Positionen für B767, MD11 oder Ähnliches.
  - Eine Belegung von 11A mit einem dieser Flugzeugtypen blockiert die Positionen 11, 12 und 13C.
  - Eine Belegung von F26 mit einem dieser Flugzeugtypen blockiert die Positionen G14-G17 und G24-G27.
- Position 13C:
  - Heavy-Positionen für B747 oder ähnlich.
  - Eine Belegung von 11A mit einem dieser Flugzeugtypen blockiert die Positionen 11A, 12, 13, 13A und 13B.
- Position 13B und 41A:
  - Parkpositionen für B757 oder Ähnliches.
  - Eine Belegung von 13B mit einem dieser Flugzeugtypen blockiert die Positionen 12, 13, 13A und 13C.
  - Eine Belegung von 41B mit einem dieser Flugzeugtypen blockiert die Positionen 41 und 42.

Militärischer Bereich

Der Bereich südlich der Piste ist der militärische Bereich des Flughafens. Ankommende Militärmaschinen werden nach Verlassen der Piste auf Unicom geschickt.

IFR-Traffic in der Luft

IFR-Inbounds

STARs

Linz hat ausschließlich RNAV-STARs. Alle STARs südlich des Flughafens führen nach **ARASA**, die STARs im Norden führen nach **PETEN**. Sogar die STAR ab dem LNZ VOR/DME ist eine RNAV-STAR, die bei PETEN endet.

Transitions

Von den STAR-Endpunkten *ARASA* und *PETEN* führen RNAV-Transitions zu den IAPs.

Vectoring

Ein komplettes Abfliegen der STARs und Transitions bedeutet meist lange Umwege. Mit Vectors lassen sich die Anflüge praktisch immer drastisch verkürzen.

Um dem Pilot eine angemessene Descend-Planung zu ermöglichen, sollte man ihn rechtzeitig über das geplante Vectoring und die verbleibenden Track Miles informieren, oder man sollte den Sinkflug mit den Nachbar-ATC-Stationen koordinieren.

Beispiel:

- Einen Inbound aus dem Osten kann LOWW_APP oder LOVV_CTR direct WL828 freigeben mit der Zusatzinfo *"expect 4.000ft at WL828"*.

Alternativ können Inbounds auch direkt zum LNZ VOR/DME bzw. LNZ NDB freigegeben und für die Published Approaches freigegeben werden.

MRVAs

Bei Anflügen ist auf die MRVA zu achten, die außerhalb der TMA bei 5.000ft AMSL liegt. Inbounds dürfen also nicht zu früh auf die Approach Altitude von 4.000ft freigegeben werden!

Anflüge

Linz hat sozusagen für jede Kategorie einen Anflug (ILS, LOC, NDB, VOR, RNP). Durch das grundsätzlich flache Gelände sind die Anflüge auch relativ einfach, wobei trotzdem die MRVAs zu beachten sind, die außerhalb der TMA bei 5.000ft liegen.

Circling

Circling ist **nur südlich** des Flughafens erlaubt. Nachdem das in den Charts klar vermerkt ist, müssten das die Piloten aber wissen.

Outbound: SIDs

Die SIDs in Linz sind sehr übersichtlich: Je eine Departure-Route pro Himmelsrichtung plus die Non-RNAV-SID zum LNZ VOR.

Abflüge Piste 08

- RNAV: Designator E (Merksatz: “To the East”)
- Non-RNAV: Designator T

Abflüge Piste 26

- RNAV: Designator W (Merksatz: “To the West”)
- Non-RNAV: Designator L

Initial Climb Altitude

Es ist zu beachten, dass die SIDs verschiedene Initial Climb Altitudes haben.

VFR-Traffic in der Luft

Die CTR Linz geht von 2.500 ft MSL bis GND. Der Einflug erfolgt über zwei VFR-Sektoren (Sector North bzw Sector South). Sowohl nördlich als auch südlich des Flughafens sind auf 2.000ft VFR-Warteschleifen eingerichtet.

Die Meldepunkte KILO, OSCAR und SIERRA sind *keine(!) Pflichtmeldepunkte*. .

Weiteres/Besonderes

Hubschrauber

Helikopter kann man permanent vom GAC an- und abfliegen lassen, ein Airtaxiing ist selten notwendig. Auch der Christopherus 10 startet von der Plattform.

Zusätzlich gibt es in Linz eine ausgewiesene **Helikopter-Piste 07/25**. Auf dieser können Helikopter landen, diese werden über den Airtaxiway "Y" und den Taxiway "Z" geführt.