

## Fragen und Antworten von Renate Krenn ans BAZL

*Sind für Sie die 3 publizierten Vorfälle vom Vormonat auch aussergewöhnlich?*

Es handelte sich um eine absolut zufällige Konzentration von Vorfällen. Jeder für sich mag zwar ungewöhnlich erscheinen, die Fluggesellschaften haben aber für derartige Vorfälle entsprechende Massnahmen vorbereitet, welche von den Flugzeugbesatzungen regelmässig trainiert werden.

*Wenn keine spezifische, dann welche nicht spezifische Gefährdung bestand?*

Es bestand keine Gefährdung der Bevölkerung.

*Ist der Vorfall schon abschliessend untersucht worden?*

Nein.

*Wie hoch über Boden muss ein Flugzeug für diese genannte Linkskurve sein?*

Die geltende Regelung des Abflugs ab Piste 16 sieht vor, dass die Flugzeuge die Linkskurve beginnen: - frühestens bei einer Distanz von 1 nautischen Meile (NM) zum VOR (Funkfeuer, das neben der Pistenkreuzung im Flughafenareal liegt), - spätestens bei Erreichen einer Höhe von 2400 Fuss (rund 800m) oder – bei einer Distanz von 2.4 NM zum VOR Kloten, je nachdem was früher erreicht wird.

*Musste der Pilot nicht unbedingt abdrehen wegen des Zürichbergs?*

Das Flugzeug ist topografischen Hindernissen mit genügendem Abstand ausgewichen.

*Wie hoch über Boden ist die Sri Lankan Air in welchem Abschnitt geflogen?*

Wir haben keine genauen Angaben über Flugroute und –höhe.

*Wie weit über Stadtgebiet ist es gewöhnlich und vereinbar mit Reglementen?*

Es bestehen keine Einschränkungen. Die allgemeinen Bestimmungen schreiben über besiedeltem Gebiet eine minimale Flughöhe von 1000 Fuss (rund 300m) vor.

*Welchen Steigungswinkel hat der A340 bei 3 und bei 4 Triebwerken?*

Allgemein gültige Aussagen sind nicht möglich, Je nach Fluggesellschaft kann der gleiche Flugzeugtyp unterschiedlich und insbesondere mit verschiedenen Triebwerken ausgerüstet sein, was unterschiedliche Leistungsdaten ergibt. Andererseits hängen die Leistungsdaten wesentlich von der Beladung des Flugzeugs sowie den meteorologischen Bedingungen (u.a. Temperatur, Luftfeuchtigkeit und –dichte) ab.

*Hätte eine zweistrahlige Maschine auch mit einem Triebwerk genug an Höhe gewinnen können?*

Ja. Zweistrahlige Flugzeuge sind so ausgelegt, dass sie auch bei Ausfall eines Triebwerkes sicher operieren können. Die Leistungsreserven sind gegenüber drei- und vielstrahligen Flugzeugen entsprechend grösser.

*Bei welchen Wetterlagen ist der Auftrieb so nahe über den Boden konstant?*

Bei motorgetriebenen Flugzeugen entsteht der Auftrieb durch die Vorwärtsbewegung und ist daher grundsätzlich unabhängig von der Wetterlage.

*Warum kommen seit ungefähr 2 Jahren immer mehr Flugzeuge beim Start in die Nähe des Zürichberges?*

Eine generelle Zunahme ist uns nicht aufgefallen. Wir gehen davon aus, dass die Gesamtzahl der Starts Richtung Süden zurückgegangen ist und dadurch die Abflüge der schweren Langstreckenflugzeuge, welche die Linkskurve spät einleiten (vgl. Antwort 4), stärker auffallen.

*Warum hat man die Mindesthöhe reduziert?*

Die Mindesthöhe beim Abflug wurde – zumindest in den letzten Jahren – nicht reduziert.

*Bei wieviel Prozent der Flugzeuge werden regelmässig Kontrollen durchgeführt?*

Alle für den Verkehr zugelassenen Flugzeuge müssen nach den Angaben der Hersteller regelmässig kontrolliert und gewartet werden.

*Wie oft gab es dieses Jahr im Raum Zürich Unregelmässigkeiten in der Luft?*

Dazu verfügen wir über keine Angaben.

*Wo können wir uns über gemeldete Unregelmässigkeiten informieren?*

Schwere Vorfälle werden vom Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) abgeklärt. Die Schlussberichte des BFU sind öffentlich und können auf seiner Internet-Seite abgerufen werden. ([www.bfu.admin.ch/de/html/berichte.html](http://www.bfu.admin.ch/de/html/berichte.html))

*Wie oft hat in den letzten Jahren das Betriebsreglement für Zürich geändert?*

Das geltende Betriebsreglement wurde am 31. Mai 2001 genehmigt und ist seit 1. Juni 2001 in Kraft. Es wurde mit Verfügungen unseres Amtes vom 18. Oktober 2001, 15. Oktober 2002, 16. April 2003, 23. Juni 2003 und 22. April 2004 geändert.

*Wer kontrolliert, ob die Luftfahrtgesetze eingehalten werden, wer beschliesst sie?*

Das Luftfahrtgesetz und seine Änderungen werden wie alle Gesetze von den Eidgenössischen Räten (National- und Ständerat) erlassen. Die Aufsicht über die zivile Luftfahrt – und somit auch über die Einhaltung des Gesetzes – obliegt unserem Amt. Gemäss dem kantonal-zürcherischen Flughafengesetz beaufsichtigt die beim Amt für Verkehr angesiedelte Fachstelle Flughafen und Luftverkehr die Einhaltung der An- und Abflugverfahren am Flughafen Zürich. Stellt diese Stelle Verstösse gegen das Betriebsreglement fest, bringt sie den Vorfall regelmässig zur Anzeige, worauf wir ein Administrativ und Strafverfahren eröffnen.

*Wie viele Übertretungen sind im Raum Zürich gemeldet worden?*

Diese Frage können wir in dieser allgemeinen Form nicht beantworten.

*Wo genau lassen die umkehrenden Flugzeuge das Kerosin ab?*

Die Flugsicherung weist einem Flugzeug, das vor der Landung Treibstoff ablassen muss, einen geeigneten Raum zu. Diese Räume sind nicht zum Voraus bestimmt.

*Warum steigen Flugzeuge nach Süden auf, wenn sie dann nach einer Linkskurve über Osten und Norden nach Westen wegfliegen?*

Dieses Abflugverfahren entspricht dem langjährigen Betriebskonzept des Flughafens mit Landungen von Norden und Starts Richtung Süden und Westen.

*Für wann ist im Süden ein Höhenwarn-Messgerät vorgesehen?*

Das System, das die Fluglotsen warnt, wenn ein Flugzeug die minimale Höhe im Anflug auf die Piste 34 unterschreitet, ist seit Einführung der Südanflüge im Oktober 2003 in Betrieb.

Renate Krenn  
Eichacker 15  
8051 Zürich  
Tel 01 321 1417  
Mail: krr@gmx.ch

1.Okt 2004