

Sent: Montag, 13. September 2004 10:52
From: Karsten Rohweder rohwerder@mac.com
To: Manfred Brennwald manfred.brennwald@swiss.com

Subject: tieferer Endanflugpunkt für die Piste 34

Sehr geehrter Herr Brennwald

Gemäss NZZ vom 10.09.2004 behaupten Sie:

"Der durch die DVO verursachte Südanflug habe die Kapazität in der ersten Morgenstunde zwischen 6 und 7 Uhr von den im Norden möglichen 36 auf 18 Landungen halbiert. Durch diese Beschränkung gerate man schon zu früher Stunde in Verspätungen, die nicht mehr aufzuholen seien."

Diese Aussage verwundert mich doch ziemlich.

Die Zahlen der letzten Tage für die Zeit von 06:04 bis 07:04:

13.09.2004: In den 30 Minuten: 13 Landungen, in der zweiten 30 Minuten: 4
11.09.2004: In den 30 Minuten: 14 Landungen, in der zweiten 30 Minuten: 9
10.09.2004: In den 30 Minuten: 13 Landungen, in der zweiten 30 Minuten: 5

Wieso können in der zweiten halben Stunde die Verspätungen nicht abgebaut werden? Da herrscht doch schlicht eine halbe Stunde lang tote Hose. Via Norden könnten in der ersten halben Stunde maximal 18 Landungen durchgeführt werden, gerade mal 4 weniger als via Südanflug. Das ergibt nach einer halben Stunde eine maximal mögliche Verspätung von 10 Minuten. Und nachher läuft ja wie gesagt nichts, kein Problem diese 4 Flugzeuge auch noch landen zu lassen...

Wie kommen Sie eigentlich zu der Aussage, dass die Kapazität von 36 (Norden) auf 18 Landungen (Süden) halbiert wird? In der ersten halben Stunde sind nachweislich 14 Landungen möglich. $2 * 14 = 28$? Einverstanden? Diese Kapazität kann offensichtlich auch während einer ganzen Stunde aufrechterhalten werden, so am Sonntagabend, den 05.09.2004. Zwischen 20:45 und 21:45, es landeten 29 Flugzeuge via Süden.

Diese Kapazität wollen Sie also noch weiter erhöhen. Die Kapazität beträgt bereits jetzt 29/Stunde. Auf wie viele Landungen wollen Sie die Kapazität mit den Schnellabrollwegen und den gesenkten Endanflugpunkt erhöhen?

Was verstehen sie unter "Senken des Endanflugpunktes auf 5'000 Fuss"? Rutscht der Endanflugpunkt dementsprechend näher an die Piste oder wird der Gleitwinkel verringert? Sollte letzteres zutreffen, dann planen sie also ein ILS CAT II mit einem Gleitwinkel von 3° ? Oder wollen sie gleich einen CAT III?

Besten Dank für ihre Auskünfte

Freundliche Grüsse
Karsten Rohweder

Datum: 13. September 2004 12:17:12 Uhr GMT+02:00
Von: Brennwald Manfred manfred.brennwald@swiss.com
An: "Karsten Rohweder" rohwerder@mac.com

Betreff: RE: tieferer Endanflugpunkt für die Piste 34

Sehr geehrter Herr Rohweder,

1. Bei der Landekapazität spielt die so genannte "Runway Occupancy Time", also die Zeit, die ein Verkehrsflugzeug die aktive Piste nach der Landung blockiert, eine essentielle Rolle. Aus diesem Grund sind praktisch alle Landepisten mit Schnellabrollwegen ausgestattet.

2. Die Möglichkeit, zwischen einer Endanflughöhe von 5,000 und 6,000 Fuss über Grund zu wählen, erhöht die Flexibilität für die Flugsicherung. Dies wirkt sich ebenfalls positiv auf die Kapazität aus. Durch die Herabsetzung der Endanflughöhe wurde der Gleitwinkel nicht beeinflusst, die steht auch nicht zur Diskussion.

3. In der Tat kommen unsere meisten Langstreckenflugzeuge innerhalb der ersten halben Stunde nach der Nachtflugsperrung in Zürich an. Um hier die Anschlüsse nicht zu verpassen sind wir denn auch gerade in dieser ersten halben Stunde auf eine maximale Landekapazität angewiesen.

Mit freundlichen Grüßen,

"Operations - united for excellence ..."

Capt. Manfred Brennwald
Managing Director
Chief Operating Officer
Swiss International Air Lines Ltd.
ZRHCRX/D1/BMAN
PO Box
CH-8058 Zurich Airport
Telephone +41 1 564 40 20
Fax +41 1 564 40 22
manfred.brennwald@swiss.com
www.swiss.com