

Schleife über dem Zürichsee

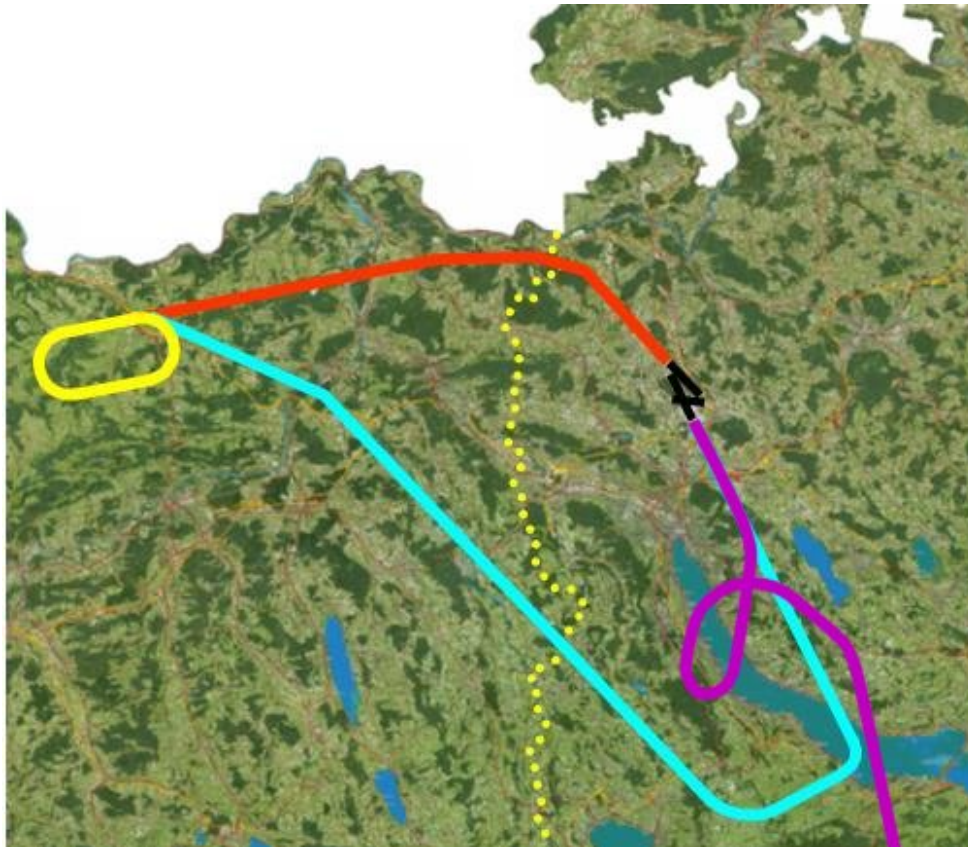
Autor: Hans Bantli

Datum: 26. Juli 2005

Die von Süden herkommenden Flugzeuge müssen die Alpen relativ hoch überqueren. Wegen des dadurch bedingten steilen Winkels können sie den Südanflug nicht direkt auf kürzestem Weg durchführen. Sie machen stattdessen normalerweise den Umweg über den Warteraum GIPOL (gelb), um dann schliesslich über das Downwind Segment (blau) auf den Endanflug ILS 34 einzuschwenken.

Südanflug-Variante: Bei wenig Verkehr Schleife statt GIPOL

Bei wenig Verkehr fliegen die Flugzeuge den Warteraum GIPOL gar nicht mehr an. Sie bauen anstelle dessen ihre Höhe von Süden her kommend direkt in einer Schleife (pink) über dem Zürichsee ab. Der ILS 34 - Strahl wird dann auf diese Weise nur wenige Kilometer vor der Pistenschwelle angeschnitten, bevor das Flugzeug landet.



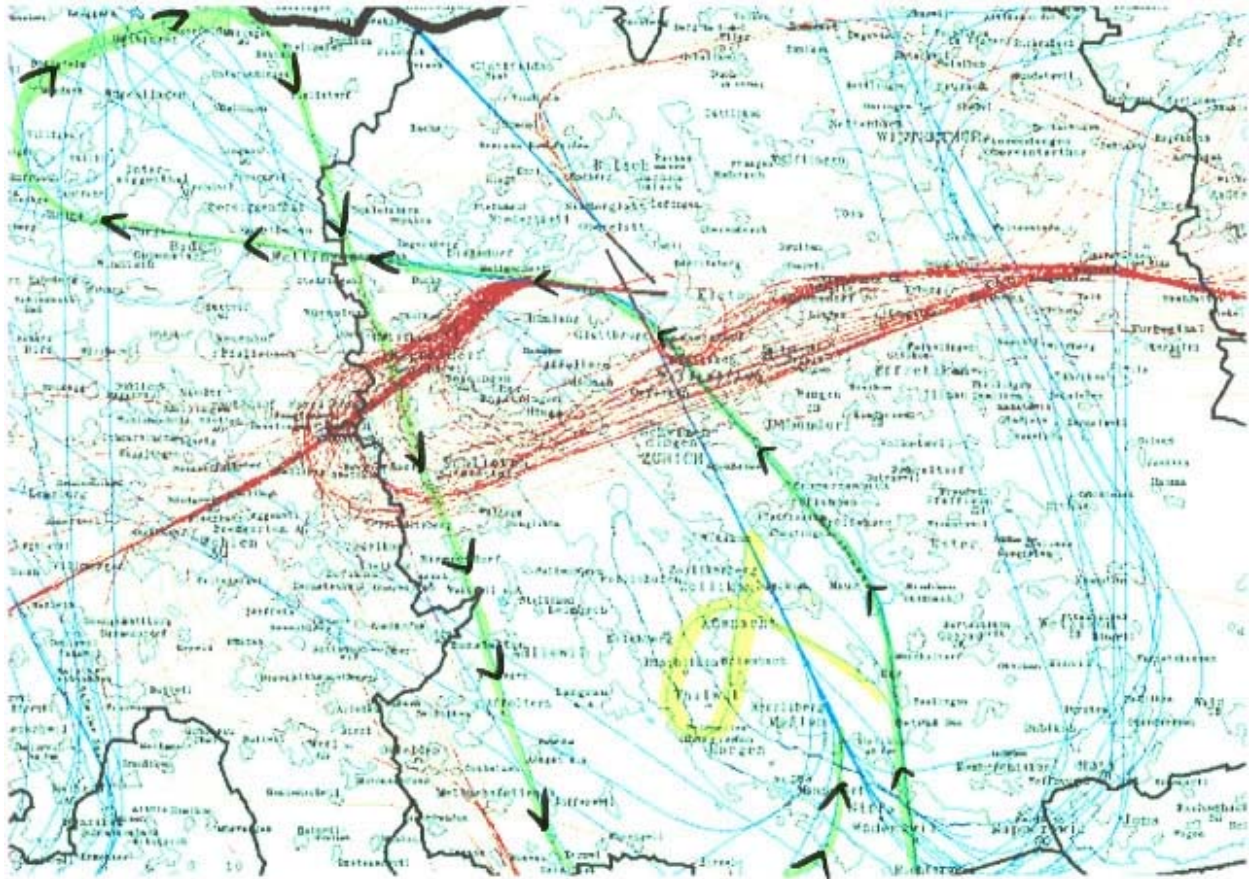
Quelle: Auskunft von Skyguide vom VFSN erhalten.

Der blau eingezeichnete Südanflug (im Richtplan nicht enthalten) ist mehr als doppelt so lang (96 Km) wie der gekröpfte Nordanflug (46 Km). Der gekröpfte Nordanflug ist rot eingezeichnet.

Flugrouten vom 14. Juli 2005

So sieht das Ganze in der Realität aus.

Bild: Peter Dünner



Die grün eingezeichnete Flugroute entspricht der publizierten Anflugkarte, gelb ist der Approach der SAA vom 14.07.2005, 06:27-06:29 Uhr, mit Schlaufe über dem Zürichsee. (Peter Dünner)

Interessante Antwort von Skyguide

Approach 34 der SAA vom 14.7.05

Sehr geehrter Herr Dünner

Gerne nehme ich Stellung zu ihren Fragen:

1. Stimmt es, dass die SAA erst mit etwas weniger als 7NM auf den ILS-34-Strahl aufgesetzt hat. Nach internationalen Richtlinien, so wie erst kürzlich in den Medien zum "Gekröpften Nord-Anflug" publiziert wurde, beträgt jedoch der Mindestabstand 8NM, wo ein Flugzeug auf den Gleitsender eingeschwenkt haben muss.

Es ist korrekt, dass die SAA an jenem Tag bei weniger als 7NM auf der ILS34 "established" war. **Es gibt hingegen keine Regelung die besagt, dass ein Flugzeug in jedem Fall spätestens bei 8NM auf den Localizer und Gleitwegsender eingeschwenkt haben muss. Die ausschlaggebende diesbezügliche internationale Regelung lautet, dass ein Flugzeug spätestens 1000 Fuss über der Pistenschwelle auf dem Gleitweg "established" sein muss. Dies entspricht bei einem standardmässigen Gleitwinkel von 3° rund 3NM.** Ein publiziertes Anflugverfahren - egal ob ILS 34 oder GNA - muss aber neben der geometrischen Anbindung des vorausgehenden Flugsegments unter Berücksichtigung der internationalen "Procedure Design"-Kriterien selbstverständlich auch die Terrain- und Luftraumsituation miteinbeziehen, weshalb beim Nordanflug der Final Approach Point (FAP) auch bei 8NM und beim Südanflug bei 10.3NM festgelegt wurde. Entsprechend werden die Flugzeuge standardmässig auch spätestens beim FAP aufliniert, wie es im übrigen auch mit der Unique und mit dem Kanton Zürich vereinbart worden ist. **Demzufolge hat es sich beim Anflug der SAA vom 14.7. nach Verlassen des Downwind Segmentes (=Base und Final Approach) um ein unübliches Vorgehen gehandelt, welches - wie Ihnen bereits Herr Rossier erläutert hat - intern untersucht wird.**

2. Wenn dem so ist, hat mich Skyguide an der Nase herum geführt, als mir mitgeteilt wurde, dass der downwind und der Approach 34 ordentlich erfolgt sei.

Skyguide hat Sie nicht an der Nase herumgeführt. Die STAR (Standard Arrival Route - nicht zu verwechseln mit dem Final Approach oder Endanflug) wurde in der Tat standardmässig ausgeführt. **Wie üblich wurde der Pilot südlich des Flughafens mittels Steuerkursanweisungen (so genannten Radar Vectors) von der STAR weg geführt (quer über das Glattal) und ins Downwind-Segment geführt. Ich bleibe bei meiner Aussage, dass es sich bis dahin in der Tat um ein standardmässiges, ordentliches Verfahren gehandelt hat, welches innerhalb des dafür vorgesehenen Manövrierraumes ausgeführt wurde.** Dass das so genannte **Base Leg (Quersegment vom Downwind in den Final)** allerdings **enger als üblich** (= nicht standardmässig) geführt wurde, **habe ich Ihnen nicht vorenthalten.** Die anschliessende Landung (nach kürzerem Final als üblich) ist ebenfalls wieder normal abgelaufen.

3. Was unternehmen Sie gegen Skyguide und gegen die Verschleierungstaktik gewisser Flugleiter?

Ich gehe davon aus, dass mit der "Verschleierungstaktik gewisser Flugleiter" ich gemeint bin. Mir ist bewusst, dass meine Antworten bisweilen etwas fachtechnisch ausfallen. Es geht mir dabei aber keineswegs darum, irgendetwas zu verschleiern.

Da bei Ihnen dieser Eindruck entstanden ist, möchte ich mich dafür entschuldigen.

Freundliche Grüße

skyguide

Schema für häufig verwendete Begriffe:

Downwind segment, Base leg, Final Approach

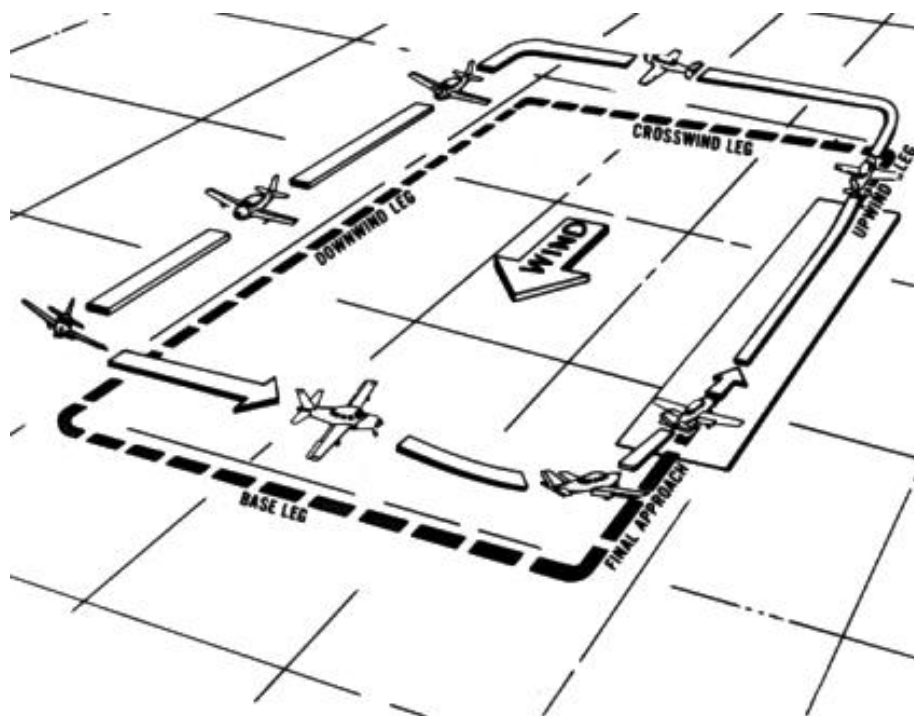


Figure 7-2 Basic Rectangular Traffic Pattern