

Neue Zürcher Zeitung, 29.05.2004

Brainstorming zum gekröpften Nordanflug

Amerikanischer Experte in Kloten

met. Auf Einladung einer Gruppe von Personen, die von den neuen Südanflügen auf den Flughafen Zürich betroffen sind, hat sich John- Paul Clarke, Professor für Aeronautik am Massachusetts Institute of Technology, während einer Woche mit der Problematik des sogenannten gekröpften Nordanflugs auseinandergesetzt (NZZ 22. 5. 04). Laut Auskunft von Andreas Bantel, Gockhausen, Redaktor des fluglärmkritischen Organs «Noise Letter», hatte Clarke mit Skyguide, Unique und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt Kontakt. Er schlägt einen alternativen Nordanflug («Short 14») vor. Die Navigation erfolgt dabei über das sogenannte PRNAV-System (Precision Area Navigation) im Flugführungscomputer (FMS), eine Ausrüstung, die heute in Verkehrsflugzeugen beinahe Standard ist. «Bodenseitig» soll der Flughafen für dieses System in knapp einem Jahr bereit sein. Der Anflug von Westen her würde über zwei Kurven geführt, die erste 18, die zweite 30 Grad umfassend, was ungefähr dem üblichen Anschneidewinkel für einen Anflug mit den herkömmlichen Instrumentenlandesystemen (ILS) entspräche.

Laut Bantel nimmt Clarke an, dass die Kapazität des vorgeschlagenen Verfahrens etwa jener des bestehenden Nordanfluges entspräche. Zusätzliche Installationen am Boden erübrigten sich, und für einen Teil der Anflüge ergäben sich im Vergleich zum Südanflug erhebliche Flugzeit-Einsparungen. Unterlegen wäre das Verfahren bei der Mindestsichtweite; zumindest während einer Einführungsphase wäre sie auf 8 Kilometer zu veranschlagen. Ob am Ende Minimalsichtweiten wie bei ILS-Anflügen der Kategorie I (800 Meter) möglich würden und ob «bei gutem Willen aller Beteiligten» eine Einführung binnen zehn bis zwölf Monaten möglich wäre, wie Bantel in einem Communiqué schreibt, bedarf der Überprüfung. Unique habe zugesichert, Clarkes Überlegungen in die Projektarbeiten zum gekröpften Nordanflug einfließen zu lassen, sagte Bantel.