

SCHON IMMER 5 KNOTEN. Entgegen einer weitverbreiteten Meinung galt am EuroAirport «schon immer» die Regel, wonach bei einer mittleren Windstärke von 5 Knoten auf Südlandung umgestellt wird, sagt Kommandant Claude Faesch. Das Wort «mittlere Stärke» ist wichtig. Faesch: «Ab mittlerer Stärke 5 muss man jederzeit mit Böen bis zu 10 Knoten rechnen.» Die früheren Crossair-Propellermaschinen waren teilweise bis zu 15 Knoten zugelassen, deshalb wurde manchmal später gedreht, sagt Faesch. Befürchtungen, wonach der Kontrollturm dank der komfortableren Instru-

mentenlandung geneigt sein werde, öfter umzustellen als früher, tritt der Kommandant entgegen: «Der Nordanflug bleibt für uns die beste Route, sie hat für die Maschinen einen besseren Winkel, und auch im Luftraum haben wir mehr Platz als im Süden». Zudem besitze das ILS-34 im Gegensatz zum ILS auf der Hauptpiste 16 keine Einrichtung für automatische Blindlandungen. Faesch weist im Übrigen darauf hin, dass auch auf den Flughäfen Zürich und Genf die Dreh-Regel von 5 Knoten mittlerer Wind gilt. Auch Wepler und Boppart gehen deshalb davon aus, dass sich mit dem ILS-34 nicht sehr viel ändern sollte.

MISSVERSTÄNDLICH. Der Vereinbarungsentwurf zwischen Frankreich und der Schweiz für die Nutzung des ILS-34 trägt indessen wenig zur Klärung bei. Er bestimmt, dass die Piste 16 aus Sicherheitsgründen nicht mehr benutzt werden könne, «wenn die Windstärke und die Böenspitzen 10 Knoten übersteigen. Dieser Wert gilt auch für Windstöße von kurzer Dauer oder Böen, was in der Regel bei Nordwind mit durchschnittlich 5 Knoten Stärke oder mehr auftritt.» Ob diese unklare Formulierung bei den Nachverhandlungen mit Frankreich ebenfalls diskutiert wird, darüber ist beim federführenden Bundesamt für Zivilluftfahrt kein Kommentar erhältlich.

> www.aviation-civile.gouv.fr

Was die Schweiz verlangt – was Frankreich will

DIFFERENZEN. Zu den wichtigsten Forderungen der beiden Basler Regierungen an Frankreich gehört die generelle Beschränkung der Südflüge auf 8 Prozent aller Anflüge; Frankreich schlug in seinem ILS-Vernehmlassungsentwurf zuerst 12 Prozent vor. Weiter verlangten Basel und Liestal, dass eine Windstärke von 10 Knoten Bise (ca. 18 km/h) massgebend sein müsse für die Umstellung des Anflugregimes von Nord auf Süd. Der französische Entwurf will generell ab 5 Knoten Nordwind (ca. 9 km/h) von Süden her landen lassen.

Inzwischen haben die französischen Luftfahrtbehörden in ihrer Antwort auf die Schweizer Stellungnahmen eine Limite von 10 Prozent für die Südlandungen vorgeschlagen, beharren aber auf den 5 Knoten für den Pistenwechsel. Die beiden Basler Regierungen ihrerseits beharren auf den 8 Prozent und verlangen vom Bundesamt für Zivilluftfahrt Nachverhandlungen mit Frankreich. Demgegenüber nehmen sie die 5-Prozent-Schwelle beim Wind nur «zur Kenntnis» und wehren sich nicht dagegen. Dafür beharren sie auf einem wirksamen Controlling der Pistenbenützung. Ma