

# Basel Stadt Land Region



Blick aus dem virtuellen Cockpit auf die Region Basel: Der Anflug auf die kurze Piste des Euro-Airports verlangt den Piloten einiges ab. Foto: Nicole Pont

## Zwei enge Kurven über Lörrach

**Pistensanierung in Basel** Piloten zeigen, wie der komplizierte Anflug auf den Euro-Airport funktioniert – und was die Passagiere erleben.

**Alexander Müller**

Der Airbus A320 von Hanspeter Thäler und Werner Flühler sinkt langsam von Norden her in Richtung Euro-Airport. Noch wenige Kilometer trennen das Flugzeug von der Hauptpiste des Basler Flughafens. Der Euro-Airport scheint schon fast unter dem Fenster des Cockpits zu verschwinden, als die beiden Piloten den Jet in eine scharfe Linkskurve werfen.

Der Grund für das Manöver: Die Hauptpiste am Euro-Airport wird saniert und steht ab dem heutigen Mittwoch bis Pfingsten nicht mehr zur Verfügung. Gelandet wird in dieser Zeit von Osten her auf der nur 1715 Meter langen Zweitpiste, die normalerweise kaum genutzt wird. Die beiden Piloten steuern in unserem Fall kein echtes Flugzeug, sondern zeigen im Simulator der Firma Flyfsx.ch in Riehen, wie der schwierige Landeanflug funktioniert. Thäler ist CEO von Flyfsx.ch, Flühler arbeitet als Instruktor.

Doch zurück zum Landeanflug: Als der Airbus in Richtung Deutschland abdreht, hat er noch eine Höhe von 2700 Fuss, also rund 900 Meter. Das sind ziemlich genau sechs Minuten, bevor die Räder auf der Landebahn aufsetzen. In den nächsten vier Minuten folgt eine veritable Achterbahnfahrt: Nach der engen Linkskurve zwingen die beiden Piloten das Flugzeug in die nächste enge Kurve – bei einem Tempo von etwa 180 Knoten, also rund 330 Stundenkilometer.

Das verlangt viel Präzision. «Je schneller ein Flugzeug ist, desto grösser muss der Kurvenradius sein», erklärt Instruktor Werner Flühler. Bei Passagiermaschinen sind maximal 30 Grad Seitenneigung in der Kurve erlaubt – aus Sicherheits- und Komfortgrün-

den. Enge Kurven wie bei kleinen Sportflugzeugen sind daher nicht zulässig.

Wer an einem Fenster auf der rechten Seite sitzt, könnte fast sehen, wie die Menschen am Boden dem Flugzeug zuwinken – so nah sind sie schon. Wegen der hügeligen Landschaft gilt eine Mindestflughöhe von 1900 Fuss – über Meereshöhe.

### Anflug auf Basel nur bei eher schönem Wetter

Anders als bei den normalen Anflügen auf die Hauptpiste gibt es für die Ost-West-Piste kein Instrumentenlandesystem (ILS). Der Anflug muss auf Sicht geflogen werden – und ist nur erlaubt, wenn eine Mindestsichtweite von 2400 Metern besteht. Das heisst: Die Landebahn muss aus einer Distanz von 2400 Metern vom Piloten gesehen werden können – ansonsten muss der Anflug abgebrochen werden.

Unsere Simulator-Crew hat dem Computer einen Schönwettertag mit wenig Wind und vereinzelten Wolken verordnet. Und doch zeigen auch diese wenigen Wolken, dass der Anflug auf die Piste 07/25 seine Tücken hat. Beim Eindrehen auf den Euro-Airport fliegt der Airbus in eine Wolke. Viele Sekunden lang, Sekunden, die sich wie eine Ewigkeit anfühlen, sehen die Piloten

### International Airport Riehen

In den drei beweglichen Simulatoren von Flyfsx.ch, die keinem spezifischen Flugzeugtyp zugeordnet sind, können Privat- und Hobbypiloten Anflüge trainieren. Oft fliegen hier zum Spass auch Linienpiloten. In Riehen finden jedoch auch Flugangst-Seminare, Teambuilding-Events und sogar Kommunikationsschulungen für Führungskräfte statt. (amu)

nur blendendes Weiss. Erst kurz vor dem Tüllinger Hügel zeigt sich die Region wieder von ihrer schönsten Seite.

Den Tüllinger Hügel überfliegt die Maschine noch mit einer Höhe von 400 bis 600 Meter. Direkt über den Villen fährt Flühler das Fahrwerk aus. Dieses Bild dürfte für die Anwohner im nächsten Monat zur Gewohnheit werden: Rund ein Dutzend Flugzeuge werden täglich diese Route nehmen.

Im Cockpit ist nun die Piste des Euro-Airports gut zu sehen – genauso wie das einzige Hilfsmittel, das den Piloten neben den Instrumenten an Bord zur Verfügung steht: Vier Lampen neben der Piste zeigen der Crew, ob der Anflugwinkel stimmt. Sind alle vier Lampen weiss, ist das Flugzeug zu hoch. Sind sie alle rot, ist es zu tief. «Red is dead», sagt Thäler. Also «rot ist tot». In diesem Fall muss die Crew sofort durchstarten.

Heute ist das jedoch nicht nötig. Der Gleitpfad stimmt, das Flugzeug sinkt etwa 700 Fuss pro Minute. Wer während der Pistensperrung nach Basel fliegt, sollte sich einen Fensterplatz auf der linken Seite aussuchen: Denn in den letzten knapp zwei Minuten des Flugs bietet sich den Passagieren auf der Backbordseite ein spektakulärer Blick auf die Stadt. Direkt vor den Fenstern liegt der Rheinhafen mit dem Dreiländereck, weiter hinten sind die Hochhäuser von Roche zu sehen.

Doch die Landebahn selbst ist die nächste Herausforderung. Weil sie nur rund 1700 Meter lang ist, muss die Crew möglichst weit vorne an deren Beginn aufsetzen. Das Flugzeug scheint daher kurz vor der Landung beinahe die Autos auf der Autobahn und der Flughafenstrasse zu berühren, die unmittelbar vor der Landebahn verlaufen.

Der Airbus A320 benötigt bei trockenen Bedingungen etwa 1000 Meter Piste, um zum Stehen zu kommen. Der kürzere A319, der im kommenden Monat von Easyjet hauptsächlich eingesetzt wird, sogar noch etwas weniger. Immerhin: Hinter der kurzen Landepiste stehen keine Gebäude, sondern (nur) ein Acker – diesen befahren will aber kein Linienpilot der Welt.

Das grösste Problem während der Pistensperrung dürfte das Wetter sein: Neben den nötigen Sichtverhältnissen erlaubt der Anflug auch nur ein bestimmtes Mass an Seitenwind. Der Wind bläst am Basler Flughafen überwiegend in Nord-Süd-Richtung. Für den Ostanflug auf den Euro-Airport benötigen Linienpiloten ein spezielles Training – «weil der Anflug kaum Fehler erlaubt», wie Thäler sagt.

### Über den Tüllinger Hügel und den Rheinhafen

Thäler und die Teammitglieder von Flyfsx wollen mit einer Cessna oder einer Piper den Ostanflug während der Pistensanierung dann auch in echt durchführen. Umso erstaunlicher ist deshalb die Aussage des Privatpiloten, dass er zur Vorbereitung des Simulatorflugs grosse Mühe hatte, überhaupt Informationen zum Landeprozeder zu finden. «Normalerweise gibt es für jede Landebahn der Welt ein standardisiertes Anflugdiagramm», sagt er. «Aber nicht für die Piste 07/25 in Basel.»

Nicht jedes Flugzeug wird allerdings den Schlenker über Lörrach machen. Die Piloten können auch einen direkten Anflug von Osten her wählen – das werden vor allem jene tun, die ohnehin bereits aus dieser Richtung oder von Süden her kommen – über den Tüllinger Hügel und den Rheinhafen fliegen sie jedoch trotzdem.