

Anflug auf Sion: IFR im Hochgebirge.

Sion ist sicher einer der interessantesten Flugplätze der Alpen. In einem engen Tal gelegen, ist in Sion ein normaler IFR Anflug nicht möglich, aber auch nach Sicht bietet Sion einiges. Grundsätzlich ist dabei zu sagen, dass das Wallis mit seiner statistisch guten Wetterlage hier einiges dazu tut, damit Sion fast ganzjährig anzufliegen ist.

Nach Sicht: nicht zu hoch bitte!

Wer Sion nach Sicht anfliegen will, tut dies entweder vom Genfersee her kommend via Martigny oder aber vom Oberwallis her wo der erste Kontakt über Leuk erstellt werden muss, oder er nimmt den Weg über die Berner Alpen und den Sanetschpass. Grösstenteils ist in LSGS die Landerichtung nach Westen, auf die Landebahn 25 zu erwarten. Die Sichtmeldepunkte befinden sich bei der Autobahnausfahrt Riddas (W) oder von Osten her bei Sierre (E1), St. Leonard (E2). Von W her erreicht man den Meldepunkt S bei Aproz und folgt einer Linksplatzrunde auf 4000 ft für mehrmotorige, 3000 für einmotorige Flugzeuge. Nicht wie anderswo üblich ist das eine Minimumhöhe sondern muss genau eingehalten werden, fliegt man höher stört man den Ferienbetrieb in Nendaz. Von E2 fliegt man direkt auf den Final 25. Geht es auf die Piste 08, erfolgt der Anflug entweder direkt von W aus oder via ebenfalls eine Linksplatzvolte von E2 aus, mit den gleichen Höhen wie für die Südvolte der Bahn 25.

Instrument Guidance System 25: Wolkendurchstossverfahren für Hochfliegende.

Wer nach Instrumenten fliegt, erreicht Sion meist von Norden her. Die Arrival Route führt vom VOR Fribourg aus zum Wegpunkt SANET. Dieser ist in 17'000 ft zu kreuzen. Von hier dreht man nach links zum VOR Montana, welches gleichzeitig den Initial Approach Fix, also den Beginn des Instrumentenanfluges darstellt. Nach dem Ueberflug von Montana fliegt man auf 17'000 ft weiter auf dem Radial 086 von Montana, bis man den Wegpunkt bei 25 NM DME Distanz von Montana erreicht hat. Danach dreht man mit maximal 210 kt IAS nach links und fädelt sich beim Wegpunkt MASAB und einer Distanz von 27 Meilen auf das IGS ein. Nach MASAB kann man zunächst auf 16000 ft absinken, welche bis zum Final Approach Fix ALETO beibehalten werden. ALETO nimmt seinen Namen vom Aletschgletscher her, welcher aus dieser Position rechts zu sehen ist.

Nach ALETO geht es steil bergab. Der Gleitweg hat einen brutalen Sinkwinkel von 6°, welche recht beachtliche Sinkraten nach sich ziehen. Ein Jet mit 170 kt muss hier mindestens 1800 fpm hinlegen, ein Turboprop mit 140 kt immer noch 1500 fpm um diesen Gleitweg zu fliegen. Dies bedingt normalerweise, dass bereits vor ALETO das Flugzeug zumindest teilweise konfiguriert wird, das heisst Fahrwerk und Landeklappen ausgefahren. 6° ist doppelt so steil wie ein normaler ILS Anflug.

Wesentlich zu wissen ist nun, dass dieser Gleitweg mitnichten auf die Piste führt. Der Sender dieses Gleitweges befindet sich deutlich vor der Bahn, daher kann das IGS unterhalb der Minima nicht mehr benutzt werden. Der Localizer ist ebenfalls um 7° rechts verschoben. Die Minima sind in Sion sehr hoch, dort wo normale ILS Anflüge erst anfangen. Das normale Minimum beträgt um 6100 ft und wird bei etwa 10 NM DME ISI erreicht, also volle 10 Meilen vor dem Platz. Wer im Durchstartverfahren einen Gradienten von mindestens 3% hinlegen kann, darf auf (je nach Klasse) 5350 ft absinken, wer sogar mit 3.5% wieder gegen Himmel schießen kann, der darf bis etwas 4750 ft runter. So oder so, wer bei DME 7 von ISI nicht genügend Sicht hat, muss ins Durchstartverfahren. Dabei ist zu beachten, dass bei der minimalen Sicht von 5 Kilometern aus dieser Distanz der Flugplatz noch gar nicht sichtbar ist,

er kommt erst bei etwa 3 Meilen in Sicht. Man folgt schlicht der Rhone und wartet darauf, die Anflugbefeuerung zu sehen.

Wer durchstarten muss, steigt zunächst zum VOR Sion und fliegt von dort auf der Radial 235° von Sion aus bis zu DME 20, dreht dann nach rechts auf einen Kurs von 100° und folgt dem selben Radial inbound wieder zurück nach Sion. Von dort hin fliegt man zum VOR Montana um einen neuen Anflug zu machen oder man vertschüssst sich gleich wieder nach Norden nach SANET und Fribourg. Wesentlich jedoch ist, und hier kommt der Climb Gradient ins Spiel, dass man D20.0 SIO bereits in einer Höhe von 12'200 ft erreichen muss denn darunter sind Berge von 10'200 ft Höhe! Bis Montana steigt man weiter auf 17'000 ft.

Ein Sichtprogramm für Jets.

Ein beliebtes Sichtflugprogramm für Jets ist das Auflinieren auf das IGS nach Sicht von Norden her. Es ist sehr spektakulär, lässt sich aber nur bei sehr guter Sicht fliegen und ist ein VMC Manöver. Vom Mittelland her peilt man hierzu das Jungfraujoch an, überfliegt dieses nach Süden in mindestens 1000 ft über dem Joch. Danach tut sich die Alpenwelt der grossen Gletscher auf. Man folgt nun dem Jungfraufirn bis hinunter zum Konkordiaplatz und darüber hinaus in den Aletschgletscher hinein, folgt diesem mit einer Rechtskurve und findet sich etwas nördlich von ALETO. Wer dem Gletscher bis zum Ende folgt, wird das IGS etwa bei D16 anschneiden, wo man mit 10'000 ft recht gut bei der Sache ist. In meiner aktiven Zeit habe ich diesen Anflug oft im Jumpseat der letzten Schweizer Caravelle geniessen dürfen, ein szenarischer Höhepunkt meines Fliegerlebens.

Ich hoffe, Euch hiermit die verschiedenen Anflugmöglichkeiten etwas näher gebracht zu haben und wünsche Euch viel Spass beim Flug nach Sion!

Urs Wildermuth