



Sicherheitsempfehlung Nr. 466

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	16.05.2013
Nummer Schlussbericht	2208
Sicherheitsdefizit	<p>Am 11. August 2012 kam es im Nahkontrollbezirk Zürich zwischen einem Verkehrsflugzeug, Airbus A340-313 und einem Segelflugzeug ASW 20 zu einer Fastkollision, weil einerseits das Segelflugzeug ohne Freigabe in einem kontrollierten Luftraum eingeflogen war und andererseits die Flugverkehrsleitung das Verkehrsflugzeug zu tief hatte absinken lassen. Das Verkehrswarn- und Kollisionsverhinderungssystem (traffic alert and collision avoidance system – TCAS) der A340-313 konnte weder einen Verkehrshinweis (traffic advisory – TA) geben noch einen Ausweichbefehl (resolution advisory – RA) generieren, da das Segelflugzeug nicht mit einem Transponder ausgerüstet war. Aus dem gleichen Grund konnte das Radarsystem der Flugsicherung das Segelflugzeug nicht erfassen, was dazu führte, dass einerseits der Flugverkehrsleiter (FVL) dieses zu keinem Zeitpunkt wahrnehmen konnte und andererseits das Konfliktsystem (short term conflict alert system – STCA) der Flugsicherung den FVL nicht vor der gefährlichen Annäherung warnen konnte.</p>
Sicherheitsempfehlung	<p>Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den Aufsichtsbehörden von Nachbarstaaten um die Schweizer Flughäfen herum Lufträume festlegen, in denen sich ausschliesslich Luftfahrzeuge bewegen dürfen, die mit einem funktionsfähigen und eingeschalteten Transponder ausgerüstet sind (transponder mandatory zones – TMZ). Diese TMZ sollten die Kontrollzonen und Nahkontrollbezirke umfassen und gegenüber diesen Lufträumen vertikale oder horizontale Pufferzonen bilden.</p>
Adressaten	BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt
Stand der Umsetzung	Nicht umgesetzt. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt äussert sich in einem Antwortschreiben vom 5. August 2013 auf den Zwischenbericht vom 17. Mai 2013 skeptisch zu einer Umsetzung.
Untersuchungsberichte zur Sicherheitsempfehlung	Schlussbericht Final report