



Sicherheitsempfehlung Nr. 480

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	05.09.2014
Nummer Schlussbericht	2202
Sicherheitsdefizit	<p>Nach dem Start eines Helikopters R44 II nach eigenem Ermessen (own discretion) über Rollweg KILO ‚around the tower‘ in Richtung Ausflugsplatz HOTEL erfolgte kurz darauf der Start eines Verkehrsflugzeuges des Typs Dornier 328-100 auf Piste 32. Infolge eines Ausweichmanövers des Helikopters kam es zu einer gefährlichen Annäherung mit hohem Kollisionsrisiko zwischen den beiden Luftfahrzeugen.</p> <p>Im Rahmen der Untersuchung wurden mehrere systemische Punkte ermittelt, welche zu einem wenig fehlertoleranten und unzweckmässigen Betrieb beitragen, wenn Piste 32 in Betrieb ist.</p>
Sicherheitsempfehlung	<p>Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) soll in Zusammenarbeit mit der Flugsicherung Skyguide, dem Flughafenbetreiber und den Benutzern des Flughafens Bern-Belp eine umfassende Analyse der Betriebsverfahren vornehmen und alle geeigneten Massnahmen ergreifen, welche die Komplexität und die systemischen Risiken verringern.</p>
Adressaten	BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt
Stand der Umsetzung	<p>Teilweise umgesetzt. In einem Brief vom 04.02.2016 teilte das BAZL mit, dass Skyguide im Sommer 2010 eine Identifizierung der Gefährdungen in Bezug auf den Betrieb durch den Flugverkehrsdienst auf dem Regionalflugplatz Bern-Belp (LSZB) vorgenommen und die anderen Interessenvertreter über die Resultate daraus informiert hat. Eine Reihe von Massnahmen zur Sicherheitsverbesserung wurden definiert. Teile davon wurden bereits umgesetzt (z.B. Helikopterbewegungen, vgl. Kommentar zur Sicherheitsempfehlung Nr. 479; Einführung einer neuen Position im Turm für das Erteilen von Freigaben) oder werden mit der vierten Ausbaustufe des Regionalflugplatzes (z.B. Einführung einer FATO, vgl. Kommentar zur Sicherheitsempfehlung Nr. 479) umgesetzt. Die Lösung für einen anderen Teil davon ist eingeleitet worden (z.B. Gründung einer taskforce zur Untersuchung von Verbesserungen für den Brennpunkt Willisau VOR; Verbesserungen der Funkabdeckung mittels Anpassung der Funkstationen zur Erfüllung der 8.33 MHz Bedingungen). Das BAZL hat die Einführung dieser Massnahmen mittels regelmässigen Statusberichten aktiv verfolgt.</p> <p>Gefährdungsidentifizierungen seitens des Regionalflugplatzbetreibers waren 2009 eingeleitet worden; unter Führung des BAZL und in Zusammenarbeit mit Skyguide, Rega, Schweizerische Luftwaffe, Kantonspolizei, Segelfluggruppe, Mountain Flyers und RUAG. Als Resultat aus diesem Prozess ist eine erste Version des ‚Risikokatalog für den Regionalflugplatz Bern‘</p>

Ende 2009 dokumentiert. Seit dann wurde der Risikokatalog regelmässig (mindestens jährlich) überprüft und aktualisiert, was zu Gefährdungsprioritäten und Definition von Verbesserungsmassnahmen in Zusammenarbeit mit den erwähnten Interessenvertreter (Skywork Airlines und Swiss Helikopter wurden in der Zwischenzeit mit ins Boot genommen) führte. Beispiele von Verbesserungsmassnahmen zur Reduktion der Komplexität sind die Folgenden: Verbesserte Separation zwischen Helikopter- und Flächenflugzeug Routen sowie zwischen IFR und VFR Verkehr (umgesetzt), verbesserte Koordination des Segelflugzeugbetriebes (umgesetzt), verbesserte Separation von Bewegungen am Boden mit dem vierten Ausbauschnitt (in Planung). Das BAZL ist aktiv am Verfolgen und Überprüfen des Prozesses.

**Untersuchungsberichte zur
Sicherheitsempfehlung**

Schlussbericht
Final report
