



## Sicherheitsempfehlung Nr. 487

<b>Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung</b>	23.02.2015
<b>Nummer Schlussbericht</b>	2217
<b>Sicherheitsdefizit</b>	<p>Bei der Rückkehr von einem Privatflug nach Genf teilte der Pilot eines einmotorigen Flugzeugs dem Flugverkehrsleiter seine Absicht mit, die Betonpiste zu überfliegen, um einen Gegenanflug auf die Graspiste 05 durchzuführen. Der Lotse wies den Piloten an, die Schwelle der Betonpiste 05 zu überfliegen und sich am Ende des Gegenanflugs auf die Graspiste 05 wieder zu melden. Der Grund für dieses Verfahren, das auf den Sichtanflugkarten nicht angegeben ist, waren die Startbewegungen auf dem Flughafen. Der Pilot quittierte die Anweisung korrekt, behielt aber seine Flugrichtung bei, bis er sich über dem Rollweg B befand.</p> <p>Kurz vor dem Überfliegen der Betonpiste fragte der Lotse den Piloten nach seiner Flughöhe. Dieser gab seine Flughöhe mit 2500 Fuss an. Der Lotse wies ihn darauf hin, dass die Piste in einer Höhe von mindestens 3000 Fuss überflogen werden muss. Diese vom ATMM vorgegebene Einschränkung war in den Unterlagen des Piloten nicht erwähnt. Wenige Sekunden später erteilte der Lotse einem Linienflugzeug vom Typ AVRO RJ-100 die Starterlaubnis. Kurz vor dem Rotationspunkt erblickte der Kommandant die Cessna, die in 1850 Metern Entfernung und in einer Höhe von 2400 Fuss die Piste überflog.</p>
<b>Sicherheitsempfehlung</b>	Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte prüfen, ob VFR-Anflugrouten durch Geschwindigkeitsbegrenzungen ergänzt werden sollten.
<b>Adressaten</b>	BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>Stand der Umsetzung</b>	Nicht umgesetzt. Das BAZL ist der Ansicht, dass zu viele Angaben auf den Karten die Leserlichkeit beeinträchtigen. Geschwindigkeitsbeschränkungen könnten jederzeit durch die Flugverkehrsleitung ausgesprochen werden.
<b>Untersuchungsberichte zur Sicherheitsempfehlung</b>	<u><a href="#">Rapport final</a></u>