



Sicherheitsempfehlung Nr. 560

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	14.09.2020
Nummer Schlussbericht	2359
Sicherheitsdefizit	<p>Ein Geschäftsreiseflugzeug berührte bei der Landung mit einer Flügelspitze die Piste (wingtip strike). Als wahrscheinlichste Ursache wurde die Wirbelschlepe (wake turbulence) eines vorangehend auf derselben Piste gestarteten Verkehrsflugzeuges ermittelt.</p> <p>Als risikobehaftet wurde erkannt, dass keine Mindeststaffelungsvorgaben betreffend wake turbulence zwischen einem vorangehend gestarteten und einem landenden Flugzeug existieren. Zudem bestehen generell keine Mindeststaffelungsvorgaben betreffend wake turbulence zwischen Flugzeugen der gleichen Gewichtskategorien. Im Fall der Gewichtskategorie MEDIUM umfasst dies gemäss Regelwerk der EASA alle Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Abflugmasse (Maximum Take-Off Mass – MTOM) zwischen 7 t und 136 t.</p>
Sicherheitsempfehlung	Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency – EASA) sollte die zu wenig differenzierte Mindeststaffelung betreffend wake turbulence, insbesondere bei versetzter Pistenschwelle, überdenken und entsprechend anpassen.
Adressaten	EASA Europäische Agentur für Flugsicherheit
Stand der Umsetzung	Nicht umgesetzt. Die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ist der Auffassung, dass im Regelwerk der EASA bereits geeignete und verhältnismässige Vorgaben bestehen, um den Erfordernissen der zuständigen nationalen Behörden und Flugsicherungsdienstleister bei der Festlegung von Mindestabständen in Bezug auf Wirbelschleppen angemessen Rechnung zu tragen. Diese Massnahmen würden es den nationalen Behörden und Flugsicherungsdienstleistern erlauben, die Besonderheiten örtlicher Gegebenheiten zu berücksichtigen und den Betrieb entsprechend anzupassen. Dieser Ansatz sei gewählt worden, um den Mitgliedstaaten gemeinsame Grundsätze und gleichzeitig eine ausreichende Flexibilität zu bieten, um lokale Fälle, wie eine verschobene Startbahnschwelle, zu behandeln. Ein spezifischer Fall wie der vorliegende könne durch die Implementierung zusätzlicher, national gültiger Massnahmen gehandhabt werden, wie dies in den an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gerichteten Sicherheitsempfehlungen Nr. 558 und Nr. 559 adressiert wird.
Untersuchungsberichte zur Sicherheitsempfehlung	Final report Schlussbericht Notification