Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST

Untersuchungsdienst

Sicherheitsempfehlung Nr. 11

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	04.10.2018
Nummer Schlussbericht	2283
Sicherheitsdefizit	Am 27. April 2015 kam es ungefähr 300 m nördlich des Flugfeldes Zweisimmen (LSTZ) mit der Comco Ikarus C 42, eingetragen als HB-WAS, zu einer Kollision mit dem Gelände, weil der Motor während einer simulierten Motorpanne mit Umkehrkurve aus zu geringer Höhe keine Leistung annahm. Beim Unfallflug handelte es sich um einen in der Fluggruppe internen, obligatorischen Jahres-Überprüfungsfluges. An Bord befanden sich ein Pilot und ein Fluglehrer, die beim Umfall erheblich resp. leicht verletzt wurden. Das Flugzeug wurde zerstört. Im Rahmen der Untersuchung wurde erhoben, dass der Hersteller im Luftfahrzeugflughandbuch (Aircraft Flight Manual – AFM) der HB-WAS im Kapitel Notverfahren folgende Empfehlungen bezüglich dem Thema Umkehrkurve nach dem Start in Zusammenhang mit einem Triebwerksausfall publiziert: „3.2.1.2. Triebwerksausfall während des Starts In Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Flughöhe ist sofort nachzudrücken, auf Gleitfluggeschwindigkeit (90 - 100 km/h) zu achten und die Maschine normal abzufangen. Für Umkehrkurven ist eine Mindestflughohe von ca. 80 m über Grund nach Herstellen der Gleitfluglage notwendig. Unterhalb dieser Höhe ist geradeaus bzw. mit kleinen Richtungsänderungen geradeaus zu landen.“
Sicherheitsempfehlung	Thema: Notverfahren bezüglich der Comco Ikarus C 42; Triebwerksausfall nach dem Start Zielgruppe: Piloten und Fluglehrer der Allgemeinen Luftfahrt, Hersteller, Flugschulen und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) Diese Empfehlung steht in markantem Widerspruch zu den allgemein bekannten Empfehlungen der gängigen Lehrmittel namhafter Organisationen der Aviatik in der Schweiz. Im Weiteren macht der Hersteller dabei keine Angaben, unter welchen Bedingungen solche Umkehrkurven idealerweise erfliegbar wären. Im vorliegenden Fall wurde eine Umkehrkurve deutlich über der erwähnten minimalen Höhe eingeleitet, aus der es der Besatzung nicht gelang, eine Notlandestelle zu finden. Dies zeigt, dass zur Festlegung einer Entscheidungshöhe eine Analyse der relevanten situativen Faktoren wie Piste, Hindernisse, Topographie, Wind, Masse, etc. vor dem Start stattfinden muss. Speziell die Betreiber dieses Flugzeugtyps sollten ihre Piloten diesbezüglich sensibilisieren und das Risiko entsprechend thematisieren.
Adressaten	BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt
Untersuchungsberichte zur	

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
3003 Bern
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 463 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch

Sicherheitsempfehlung

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
3003 Bern
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 463 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
3003 Bern
Tel.: +41 58 466 33 00, Fax.: +41 58 463 33 01
info@sust.admin.ch
www.sust.admin.ch