



Sicherheitsempfehlung Nr. 12

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	04.10.2018
Nummer Schlussbericht	2283
Sicherheitsdefizit	<p>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.</p> <p>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 Unfall erheblich resp. leicht verletzt wurden. Das Flugzeug wurde zerstört.</p> <p>Die Regelung der Motorleistung im Flugzeugtyp C 42 wird mittels zweier Gashebel bewerkstelligt. Diese Gashebel befinden sich jeweils mittig vor jedem Sitz und können für leichteres Ein- und Aussteigen in Richtung Cockpittüre seitwärts hinunter geklappt werden. Die Auslegung dieses Systems verfügt über keinen mechanischen Anschlag des Gashebels in der Position „Leerlauf“. Bei vollständig nach hinten gezogenem Gashebel befindet sich der silberne Schraubenkopf rund 5 mm vor der Vorderkante der Sitzwanne des Piloten.</p> <p>Gemäss dem Einbauhandbuch des Motorenherstellers sollte zellenseitig für den Gashebel ein mechanischer Anschlag vorhanden sein, der nach Einbau des Gaszuges mit den Leerlaufanschlägen beider Vergaser synchronisiert werden kann. Ein Versuch demonstrierte, dass beim Überziehen der mechanischen Leerlaufanschläge bei den Vergasern von wenigen Millimetern ein spontanes Abstellen des Motors möglich ist.</p>
Sicherheitsempfehlung	<p>Thema: Auslegung des Systems zur Regelung der Motorenleistung im Flugzeugtyp Comco Ikarus C 42</p> <p>Zielgruppe: Piloten und Fluglehrer der Allgemeinen Luftfahrt, Hersteller, Flugschulen, Unterhaltsbetriebe und das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)</p> <p>Es lagen keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel vor, die den Unfall hätten verursachen oder beeinflussen können. Insbesondere ergab die technische Untersuchung des Motors keine Hinweise, die den Motorausfall erklären könnten.</p> <p>Es ist grundsätzlich nicht auszuschliessen, dass die Besatzung der HB-WAS zur Korrektur des zu steilen Sinkfluges das Gas zu brüsk manipulierte und der Motor in der Folge abstellte. Festzuhalten ist jedoch, dass dieses Phänomen beim vorliegenden Motorentyp selten beobachtet wird.</p> <p>Die Auslegung des Systems zur Regelung der Motorenleistung im Flugzeugtyp Comco Ikarus C 42 verfügt cockpitseitig am Gashebel über keinen mechanischen Anschlag für die Position „Leerlauf“. Es ist daher möglich, dass ein Zurückziehen des Gashebels bis zur Vorderkante der Sitzwanne unbeabsichtigt die mechanischen Anschläge bei den Vergasern überdrücken. In der Folge kommt es,</p>

wie in einem Versuch demonstriert, zum spontanen Abstellen des Motors. Ein mechanischer Anschlag im Cockpit, wie vom Motorenhersteller als notwendig erachtet, würde diese Möglichkeit ausschliessen.

Speziell die Betreiber dieses Flugzeugtyps sollten ihre Piloten diesbezüglich sensibilisieren und das Risiko entsprechend thematisieren.

Adressaten BAZL Bundesamt für Zivilluftfahrt

**Untersuchungsberichte zur
Sicherheitsempfehlung** Vorbericht
Schlussbericht
