



Sicherheitsempfehlung Nr. 536

Ausgabedatum der Sicherheitsempfehlung	18.12.2017
Nummer Schlussbericht	2318
Sicherheitsdefizit	Der Pilot des als HB-EQN eingetragenen Flugzeuges Robin DR 400/180 R startete am 26. August 2016 kurz vor 19:05 Uhr mit maximaler Motorleistung und bei leichtem Gegenwind mit drei Passagieren an Bord zu einem Rundflug. Unmittelbar nach dem Abheben begann das Flugzeug unter einem hohen Anstellwinkel nach links zu rollen und gewann kaum an Höhe. Aufgrund einer Drift nach links über abfallendes Gelände verschärfte sich die geschwindigkeitsinstabile Flugphase ausserhalb des Bodeneffekts zusehends, so dass das Flugzeug infolge eines Strömungsabrisses (stall) über den linken Flügel abkippte und aus geringer Höhe auf den harten, ausgetrockneten Boden eines Sonnenblumenfeldes prallte. Als Folge der beim Aufprall auftretenden Nickbewegung des Flugzeuges zogen sich die Insassen je nach Rückhaltesystem der jeweiligen Sitze unterschiedlich schwere Verletzungen zu: • Der Pilot erlitt dank dem installierten und getragenen 4-Punkte-Gurtesystem keine Kopfverletzungen. • Die Passagiere zogen sich erhebliche Verletzungen am Rücken und Kopf zu; im Fall der Passagierin auf dem vorderen rechten Sitz handelte es sich infolge des Anpralls ihres Kopfes gegen das Instrumentenbrett um ein schwerstes Schädel-Hirn-Trauma mit tödlichem Ausgang Tage später. Die SUST stellte fest, dass im Zuge der erlassenen EU-Verordnung 2016/1199 die revidierte Anforderung, wonach nur noch ein 3- oder 4-Punkte Rückhaltesystem für Flugzeuge mit einem Lufttüchtigkeitszeugnis ab dem 25. August 2016 verbindlich ist, einen deutlichen Rückschritt hinsichtlich des Schutzes der Flugzeuginsassen vor erheblichen Körperverletzungen bedeutet. Ebenso ist vor diesem Hintergrund die Funktion der Insassen unerheblich und die Einschränkung auf die Pilotensitze (flight crew seat) mit Einführung der EU-Verordnung 965/2012 Inkrafttreten vom 28. Oktober 2012 bei „Non-Commercial Air Operations with Other-Than Complex Motor-Powered Aircraft [PART NCO]“ nicht nachvollziehbar.
Sicherheitsempfehlung	Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Aviation Safety Agency – EASA) sollte Massnahmen ergreifen, dass alle Insassen, insbesondere auch auf den Frontsitzen, vor erheblichen Verletzungen an Kopf und Oberkörper geschützt sind.
Adressaten	EASA Europäische Agentur für Flugsicherheit

Nicht umgesetzt. Mit Schreiben vom 8. Februar 2018 antwortet die EASA, dass die Anforderungen gemäss den Federal Aviation Requirements (FAR) bzw. Certifications Standards (CS) identisch sind und Bauvorschriften betreffen, die im Rahmen der Zertifizierung eines Luftfahrzeuges eingehalten werden müssen. Ungeachtet dieser Zertifizierungskriterien erachtet die SUST jedoch die revidierte Anforderung im Zuge der erlassenen EU-Verordnung 2016/1199, wonach nur noch ein 3- oder 4-Punkte Rückhaltesystem für Flugzeuge mit einem Lufttüchtigkeitszeugnis ab dem 25. August 2016 verbindlich ist, als einen deutlichen Rückschritt betreffend Schutz der Flugzeuginsassen vor erheblichen Körperverletzungen. Ebenso ist vor diesem Hintergrund die Funktion der Insassen unerheblich und die Einschränkung auf die Pilotensitze (flight crew seat) mit Einführung der EU-Verordnung 965/2012 nicht sicherheitsbewusst. Aus genannten Gründen ist die SUST der Ansicht, dass das vorliegende Sicherheitsdefizit nach wie vor Bestand hat, weshalb die Sicherheitsempfehlung als nicht umgesetzt betrachtet wird.

**Untersuchungsberichte zur
Sicherheitsempfehlung**

Vorbericht
