



## Summarischer Bericht (Art. 21 OEAA)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den verfügbaren Aussagen.

<b>Luftfahrzeug</b>	369E MD 500E	HB-ZKD		
<b>Halter</b>	Robert Fuchs AG Fuchs Helikopter Friesischwandstrasse 1, CH-8834 Schindellegi			
<b>Eigentümer</b>	Robert Fuchs AG Fuchs Helikopter Friesischwandstrasse 1, CH-8834 Schindellegi			
<b>Fluglehrer</b>	Schweizer Bürger, Jahrgang 1966			
<b>Ausweis</b>	für Berufspiloten (Helikopter) CPL(H)			
<b>Flugstunden</b>	<b>insgesamt</b>	4982 h	<b>während der letzten 90 Tage</b>	62 h
	<b>auf dem Unfallmuster</b>	650 h	<b>während der letzten 90 Tage</b>	50 h
<b>Flugschüler</b>	Deutscher Bürger, Jahrgang 1964			
<b>Ausweis</b>	keine			
<b>Flugstunden</b>	<b>insgesamt</b>	106 h	<b>während der letzten 90 Tage</b>	12 h
	<b>auf dem Unfallmuster</b>	33 h	<b>während der letzten 90 Tage</b>	12 h
<b>Ort</b>	Nähe Maschwanden / Rain (AG)			
<b>Koordinaten</b>	675 315 / 231 550	<b>Höhe</b>	400 m/M	
<b>Datum und Zeit</b>	18. August 2014, 08:50 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
<b>Betriebsart</b>	VFR, privat (Schulung)			
<b>Flugphase</b>	Anflug			
<b>Art des schweren Vorfalls</b>	Unabsichtliches Abstellen der Turbine			
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>	
Erheblich verletzt	0	0	0	
Leicht oder nicht verletzt	2	0	-	
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	keine			
<b>Drittschaden</b>	Leichter Flurschaden			

## Angaben zum Helikopter

Die Auslegung der Gasdrehsteuerung (*twist grip*) am Hebel für die kollektive Blattverstellung (*collective*) der MD500 ist dergestalt, dass der Übergang von der Position *idle* in die Position *cut-off* durch eine mechanische Verriegelung geschützt ist. Diese befindet sich ausschliesslich am linken *collective* und kann nur vom Piloten auf dem linken Sitz betätigt werden. Vom Fluglehrersitz rechts ist es daher im Normalfall nicht möglich, die Turbine abzustellen resp. den *twist grip* in die Position *cut-off* zu drehen ohne gleichzeitige Entriegelung durch den Piloten links.

## Hergang

Im Rahmen einer Lektion wurden u.a. Übungsautorotationen mit Wiederherstellen der Triebwerksleistung (*power recovery*) geschult.

Beim Einleiten der siebten Autorotation auf einer Höhe von ungefähr 900 ft über Grund wollte der Fluglehrer mittels *twist grip* die Turbinendrehzahl des Triebwerkes auf *idle* reduzieren, welches in der Folge ganz abstellte.

Mit Abfall der Turbinendrehzahl sowie dem Aufleuchten der Anzeige ENG-OUT<sup>1</sup> wurde dem Fluglehrer klar, dass die Turbine abgestellt hatte. Bei etwa 500 ft über Grund traf er daraufhin die Entscheidung, aufgrund der niedrigen Höhe die echte Autorotation fortzusetzen. Die Landung erfolgte ohne Probleme.

Eine visuelle Inspektion nach dem Vorfall ergab, dass sich offensichtlich der Sicherungsstift (*pin*) des Entriegelungssystems am *collective* gelöst hatte.

Payerne, Donnerstag, 29. Januar 2015

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

---

<sup>1</sup> ENG-OUT: *engine out*