



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.

Luftfahrzeug	369E MD 500E	HB-ZKD		
Halter	Robert Fuchs AG Fuchs Helikopter Friesischwandstrasse 1, CH-8834 Schindellegi			
Eigentümer	Robert Fuchs AG Fuchs Helikopter Friesischwandstrasse 1, CH-8834 Schindellegi			
Fluglehrer	Schweizer Bürger, Jahrgang 1966			
Ausweis	für Berufspiloten (Helikopter) CPL(H)			
Flugstunden	insgesamt	4982 h	während der letzten 90 Tage	62 h
	auf dem Unfallmuster	650 h	während der letzten 90 Tage	50 h
Flugschüler	Deutscher Bürger, Jahrgang 1964			
Ausweis	keine			
Flugstunden	insgesamt	106 h	während der letzten 90 Tage	12 h
	auf dem Unfallmuster	33 h	während der letzten 90 Tage	12 h
Ort	Nähe Maschwanden / Rain (AG)			
Koordinaten	675 315 / 231 550	Höhe	400 m/M	
Datum und Zeit	18. August 2014, 08:50 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	VFR, privat (Schulung)			
Flugphase	Anflug			
Art des schweren Vorfalls	Unabsichtliches Abstellen der Turbine			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Erheblich verletzt	0	0	0	
Leicht oder nicht verletzt	2	0	-	
Schaden am Luftfahrzeug	keine			
Drittschaden	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-OUT¹ 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

¹ ENG-OUT: *engine out*