

Flight Safety Workshop 2017



Rückblick 2016



FLARM und OGN

>siehe separate Präsentation WS2017_FLARM_OGN.pptx

Unfälle 2016

2016 gab es in der Schweiz 12 Unfälle mit 5 Todesopfern, 3 Schwer- und 2 Leichtverletzten. Die Ursachen waren sehr verschieden, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

Reiseflug

- Kollision mit Bäumen
- Kollision mit Krete
- Strömungsabriss, Vrille

Startunfälle

- Bodenberührung mit Flügel
- Kontrollverlust beim Start
- Kontrollverlust und Seilriss beim Start
- Bodenberührung mit Flügel
- Flugzeug überladen

Landeunfälle

- Bodenberührung mit Flügel
- Landung mit eingefahrenem Fahrwerk
- Sicht- und Kontrollverlust im Final
- Kollision mit Zaun bei Aussenlandung

Unfälle 2016

Die Untersuchungen zu den Unfällen sind noch nicht abgeschlossen. Es folgen ein paar Bemerkungen zu einzelnen Unfällen, die sachdienlich sein können.

Unfälle 2016

Datum	Imm.	Typ	Pilot	FL/Pax	Flugzeug
16.04.	D-KATZ	Antares E	unverletzt	-	beschädigt



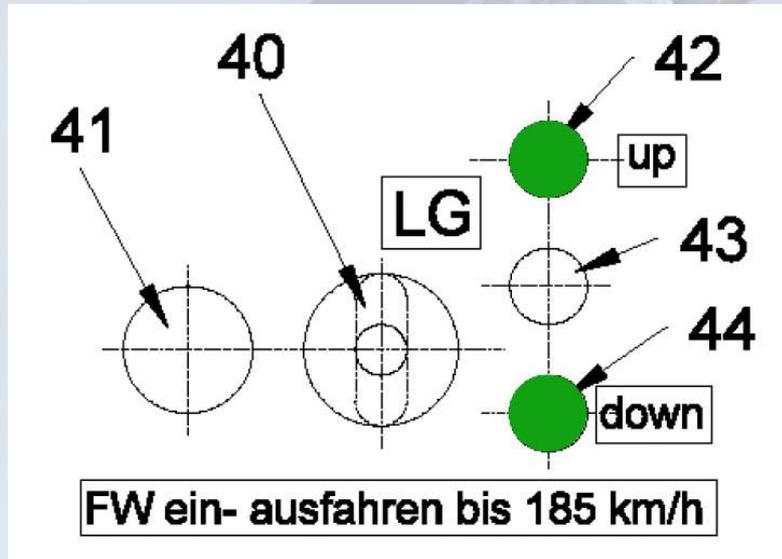


Achtung bei Flugzeugen mit LiPo-Akkus: viel Energie in den Flügeln
Brandgefahr durch Kurzschluss, Risiko eines Stromschlages!

Beschädigte Flugzeuge wenn möglich nicht bewegen (z.B. von Piste
wegtransportieren)

Unfälle 2016

Datum	Imm.	Typ	Pilot	FL/Pax	Flugzeug
29.07.	HB-2481	DG 1000M	unverletzt	unverletzt	leicht beschädigt



Bauchlandung:

Das elektrische Einziehfahrwerk der DG 1000M hat über und unter dem Einzieh-Schalter je eine Lampe:

- Oben grün wenn eingefahren
- Unten grün wenn ausgefahren und verriegelt

Unfälle 2016

Datum	Imm.	Typ	Pilot	FL/Pax	Flugzeug
20.08.	HB-969	Rhönlerche	unverletzt	unverletzt	stark beschädigt

Flugtag mit extrem schlechtem Wetter: bei einer Platzvolte verliert der Pilot in starkem Regen die Sicht auf die Piste und im Endanflug die Kontrolle.

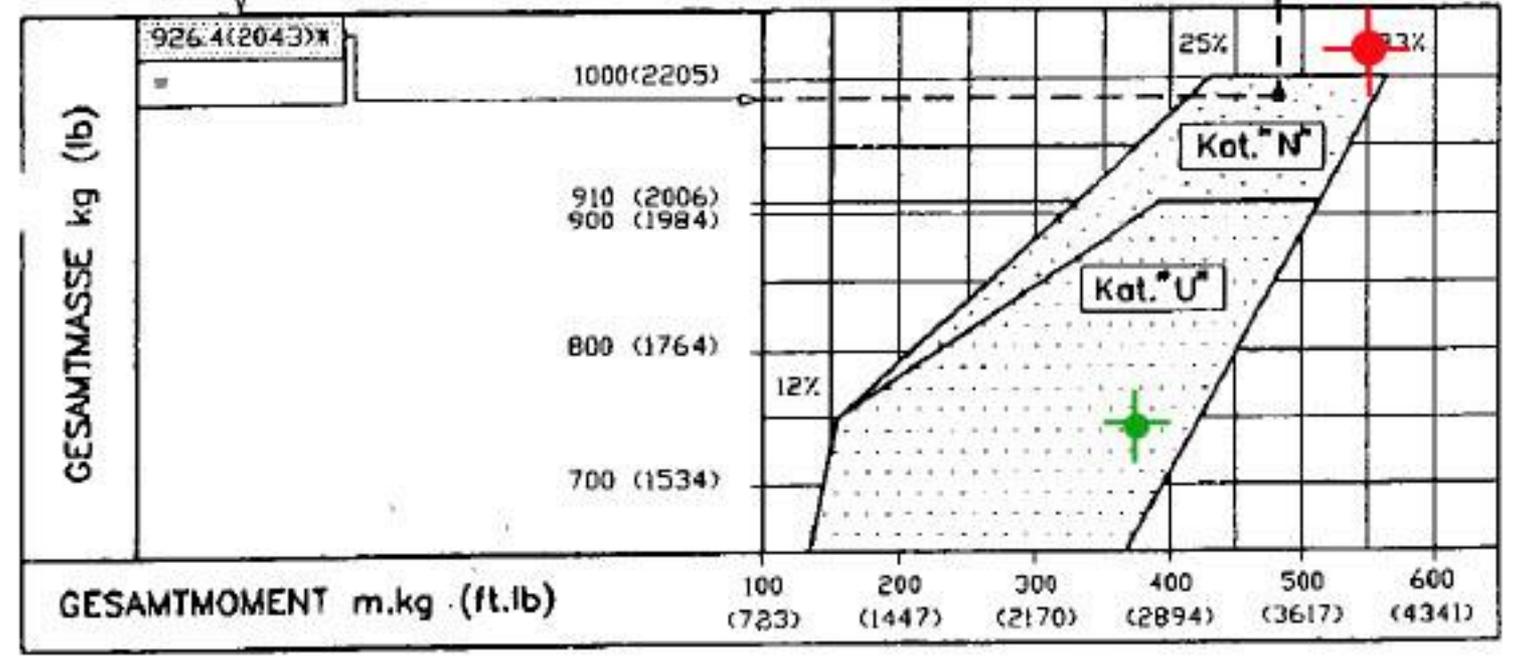
Unfälle 2016

Datum	Imm.	Typ	Pilot	FL/Pax	Flugzeug
28.08.	HB-EQN	Robin	schwer verletzt	1 tödlich 1 schwer 1 leicht verletzt	zerstört

Der Robin hat als Schleppflugzeug und als Reiseflugzeug mit vier Insassen komplett andere Flugeigenschaften. Zwei Beispiele:

- Schwerpunktdiagramm für Schlepp (1 Pilot) > grüner Punkt
- Reiseflug (1 Pilot und 3 Passagiere) > roter Punkt

Unfälle 2016



Unfälle 2016

Datum	Imm.	Typ	Pilot	2. Pilot	Flugzeug
14.09.	D-KVEB	EB29D	tödlich verletzt	tödlich verletzt	zerstört

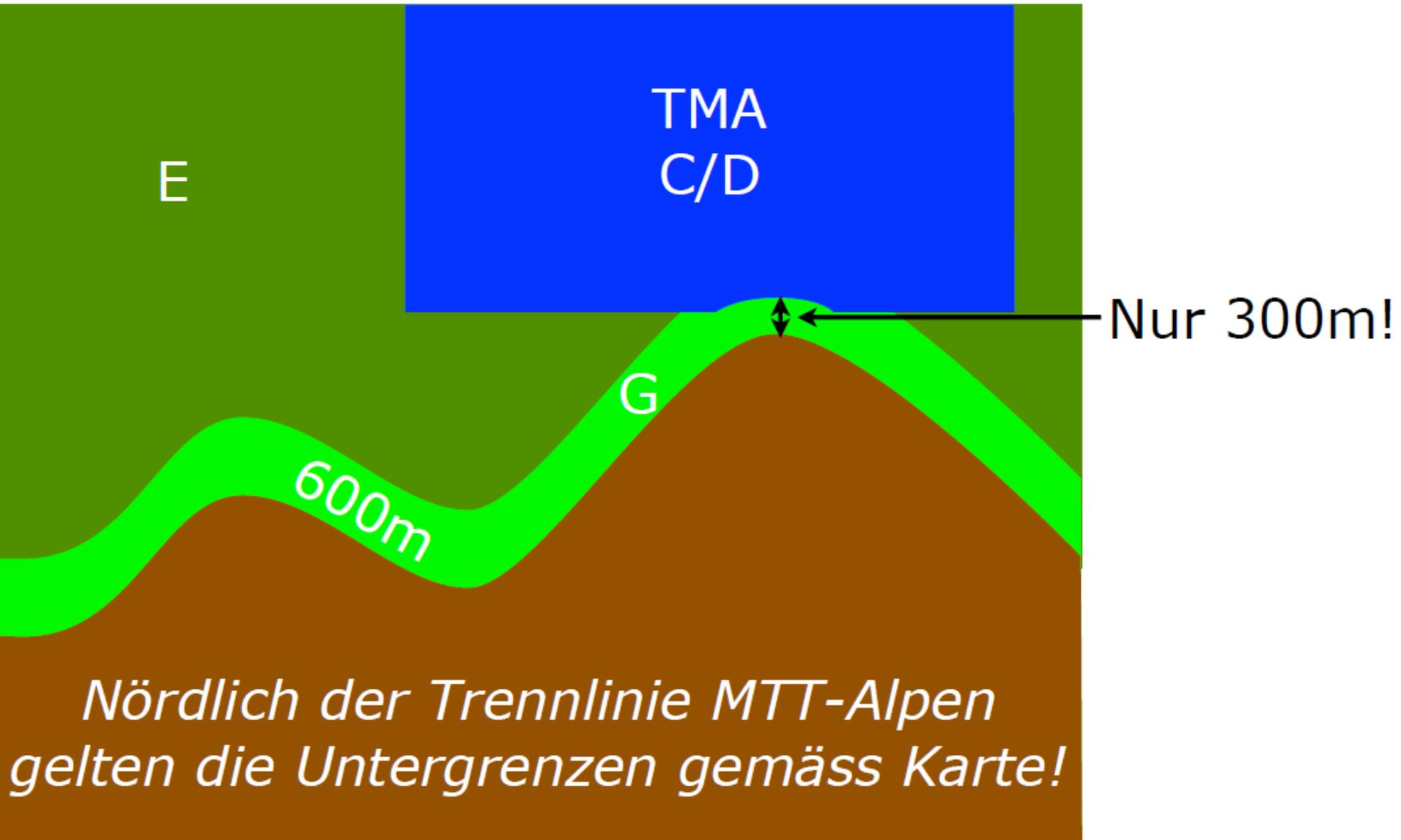
Das ganz neue Flugzeug stürzt beim zweiten Flug der beiden Eigentümer in eine Vrille. Einer der Piloten ist sehr erfahren, beide haben ein sehr gutes aktuelles Training. Ohne den Untersuchungsergebnissen vorgreifen zu wollen, diskutierten wir am Meeting mit der SUST folgendes:

Das Flugverhalten eines Doppelsitzers mit einer maximalen Abflugmasse von 850kg unterscheidet sich wesentlich von einem kleineren Einsitzer, beim Start, bei der Landung (Platzbedarf bei Aussenlandungen), aber auch in einer Vrille. Bei Einweisungen sollten diese Eigenheiten berücksichtigt werden.



Spezialität des Luftraumes G unterhalb einer TMA (TMA 2 und 3 in der Region Torrenthorn):

LR Golf unterhalb TMA



*Nördlich der Trennlinie MTT-Alpen
gelten die Untergrenzen gemäss Karte!*

ELT Fehlalarme

Im letzten Jahr haben (mit den neuen 406MHz-ELT's) die Fehlalarme massiv zugenommen. Mit diesen Geräten darf kein Live-Test gemacht werden. Informationen für den Umgang mit ELT findet ihr im VFR-Guide, Seite 93.

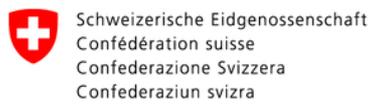
Falls es doch zu einem Fehlalarm kommt, ist das RCC Zürich oder die zuständige Stelle der Flugsicherung zu informieren:

RCC Zürich +41 (0)58 717 06 50

Meldepflicht

Im 2016 wurde das Meldesystem SWANS des BAZL durch die obligatorische Meldeverordnung EU376/2014 ersetzt. Als Piloten müssen wir alle sicherheitsrelevanten Vorfälle in der Fliegerei melden. Wenn z.B. eine nicht vorsätzliche Luftraumverletzung gemeldet wird, dann kann davon ausgegangen werden, dass keine Sanktionen erfolgen. Wenn diese Luftraumverletzung aber nicht rapportiert wird und dann eine Meldung via Radaraufzeichnung der Skyguide erfolgt, sieht es weniger günstig aus...

Die Meldung geht via BAZL-Website zur EU-Meldeseite, siehe folgende Folien:



Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Themen A - Z

- Gut zu wissen
- Sicherheit
- Politik
- Medien
- Das BAZL
- Für Fachleute**
- EASA

Startseite > Für Fachleute > Luftfahrzeuge > Meldewesen > Obligatorisches Meldewesen

< Luftfahrzeuge

Meldewesen

Einführung neue Meldeverordnung EU 376/2014

Obligatorisches Meldewesen

Freiwilliges Meldewesen

Suspected Unapproved Parts (SUP)

Obligatorisches Meldewesen



Kontakt

Dem BAZL sind besondere Vorkommnisse, welche die Flugsicherheit beeinträchtigen oder beeinträchtigen könnten, nach dem Eintreten des Ereignisses zu melden.

Meldepflichtige Ereignisse sind in der „Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäss der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind“ aufgeführt.

Obligatorische Meldungen können über das durch die EU zur Verfügung gestellte [Meldeportal](#) abgesetzt werden. Das System leitet die Meldung automatisch an das BAZL weiter. Andere Behörden oder Organisationen haben keinen Zugriff auf die Meldung.

Jede Person, die einen Vorfall über diesen Kanal meldet, erhält bei Angabe einer E-Mailadresse eine Empfangsbestätigung und eine Kopie seiner Meldung. Die Meldung wird durch das BAZL erfasst, beurteilt und analysiert.

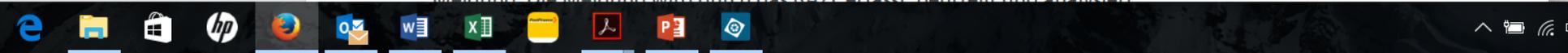
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Sicherheits- und Risikomanagement (SRM)
3003 Bern
Schweiz

Fax: +41 58 463 59 83

✉ occurrence@bazl.admin.ch

🖨 [Kontaktinformationen drucken](#)





AVIATION SAFETY REPORTING



I report on my personal behalf *

* If you are employed by an organisation, or if your services are contracted by an organisation, you are encouraged to report via the internal reporting system of that organisation or via the link below



I report on behalf of my organisation **

** If your organisation runs its own internal reporting system you are encouraged to report via that system and not via this site

Related sites

[European Aviation Safety Policy](#)

[EASA website](#)

Related information

[Why Safety Reporting?](#)

[More about Just Culture](#)

Report on my personal behalf

Select your State...

If you are an aviation professional please chose the State in which the organisation you are working for has established its main seat. If you are not an aviation professional please choose the State that has issued, validated or converted your licence.



Austria



Belgium



Bulgaria



Croatia



Cyprus



Czech Republic



Denmark



Estonia



Finland



France



Germany



Greece



Hungary



Iceland



Ireland



Italy



Latvia



Lithuania



Luxembourg



Malta



Netherlands



Norway



Poland



Portugal



Romania



Slovakia



Slovenia



Spain



Sweden



Switzerland



United Kingdom



EASA

Report to Switzerland on my personal behalf

General information about the occurrence

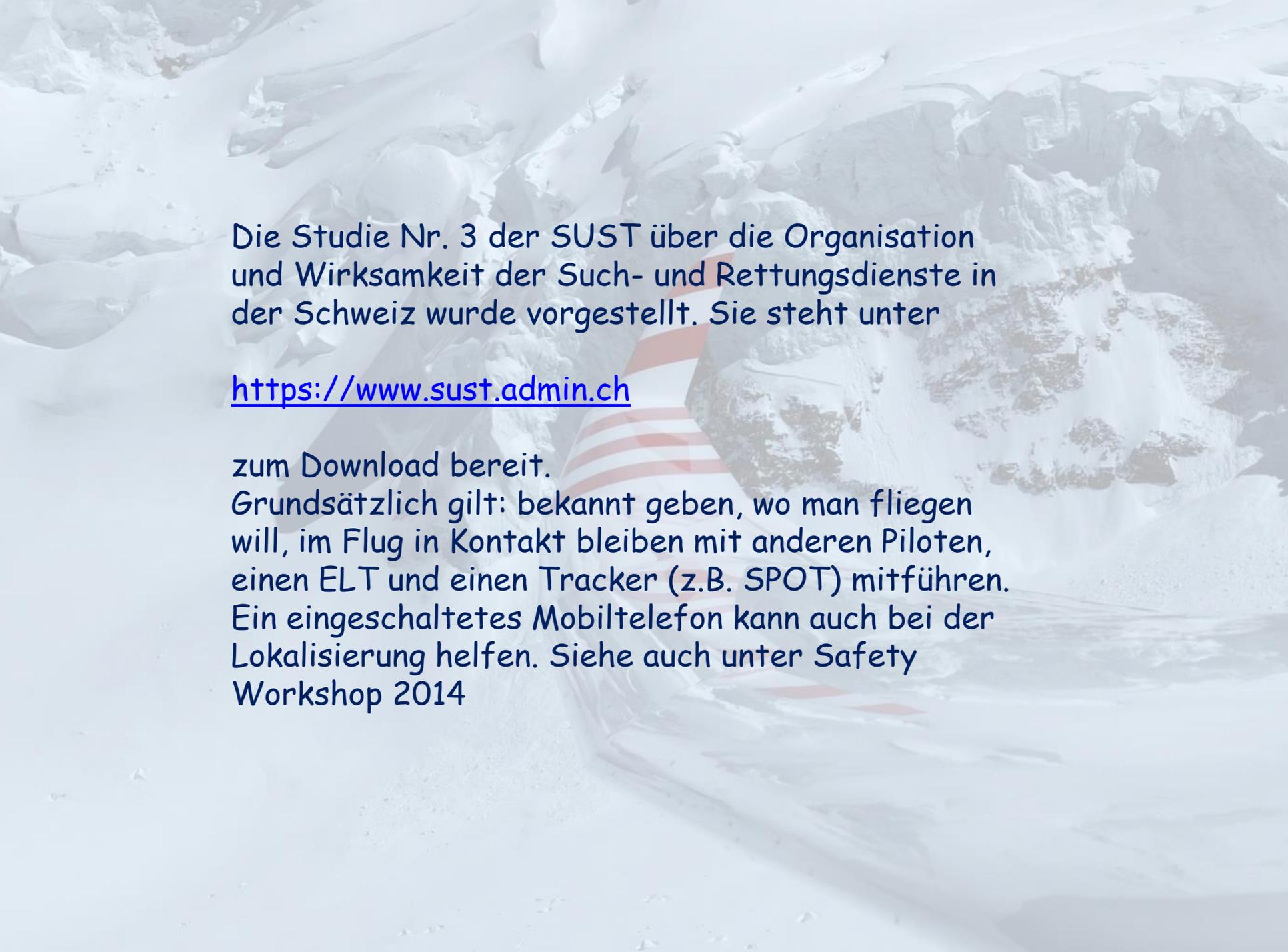
When / Where

UTC date	<input type="text"/>	Local date	<input type="text"/>
UTC time	<input type="text"/>	Local time	<input type="text"/>
State/area of occ	<input type="text"/>		
Location name	<input type="text"/>		

What

Headline	<input type="text"/>	
Narrative language	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Narrative	<ul style="list-style-type: none">EstonianFinnishFrenchGermanGreekHungarianIcelandicItalian	

Severity



Die Studie Nr. 3 der SUST über die Organisation und Wirksamkeit der Such- und Rettungsdienste in der Schweiz wurde vorgestellt. Sie steht unter

<https://www.sust.admin.ch>

zum Download bereit.

Grundsätzlich gilt: bekannt geben, wo man fliegen will, im Flug in Kontakt bleiben mit anderen Piloten, einen ELT und einen Tracker (z.B. SPOT) mitführen. Ein eingeschaltetes Mobiltelefon kann auch bei der Lokalisierung helfen. Siehe auch unter Safety Workshop 2014

Such- und
der
in

sdienst
(SAR)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Swiss Confederation

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
Service suisse d'enquête de sécurité SESE
Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISI
Swiss Transportation Safety Investigation Board STSB

**Studie Nr. 3
der Schweizerischen
Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST**

über die Organisation und die Wirksamkeit
des Such- und Rettungsdienstes der zivi-
len Luftfahrt (search and rescue – SAR) in
der Schweiz



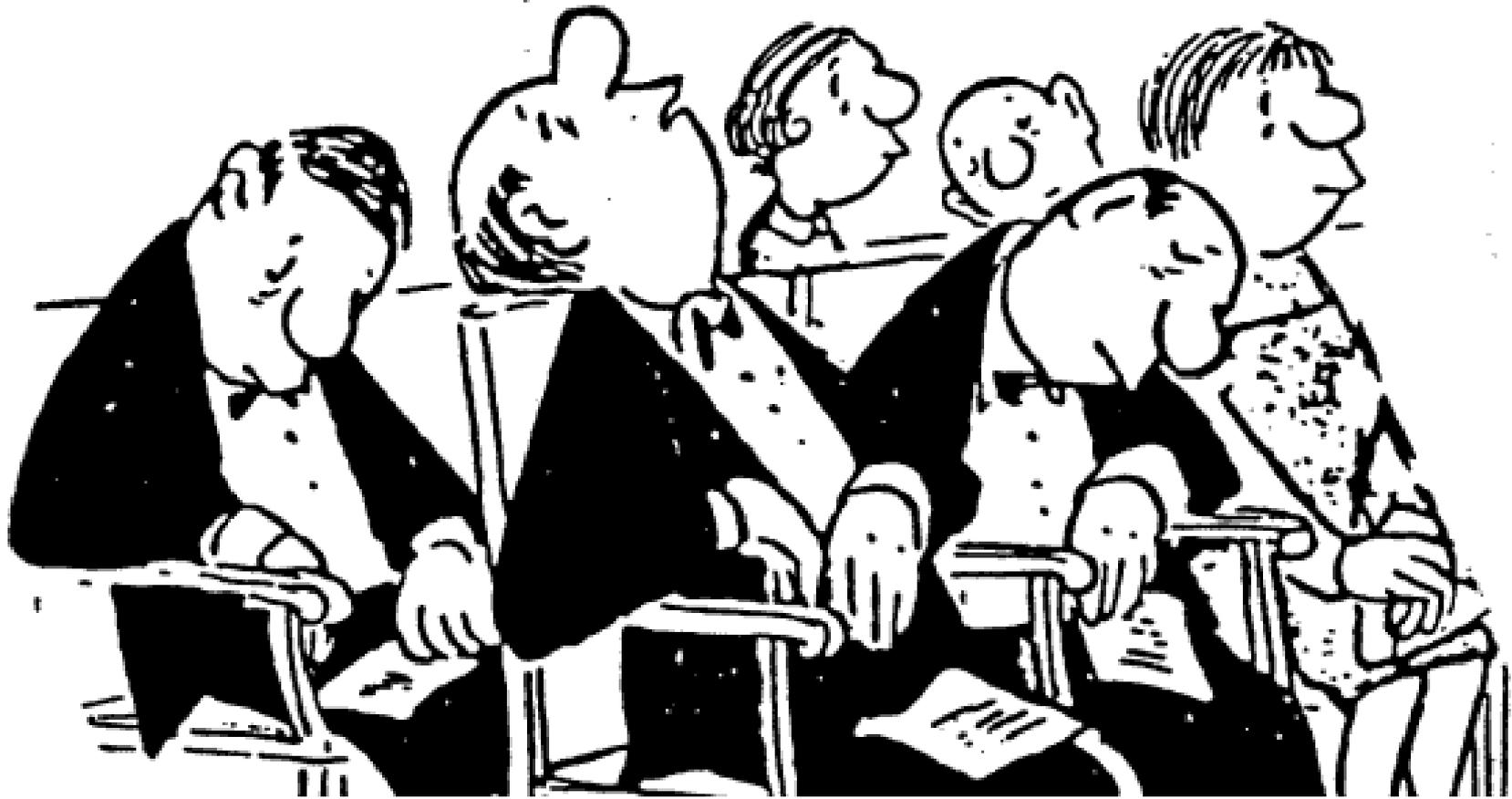
Schweizeri
Confédérati
Confederazio
Confederaziun

Schweizerische S
Bereich Aviatik



Fil en nylon bloquant
la poignée

Zum Schluss noch dies:
In einem Unfallbericht
habe ich dieses Bild
gefunden: ein mit einem
praktisch
unzerreissbaren
Nylonfaden befestigter
Fallschirmgriff... (bei
diesem Unfall hat das
zwar keine Rolle
gespielt, aber....?)



Besten Dank für die Aufmerksamkeit!