

# **Safety Promotion BAZL** «Stay Safe»



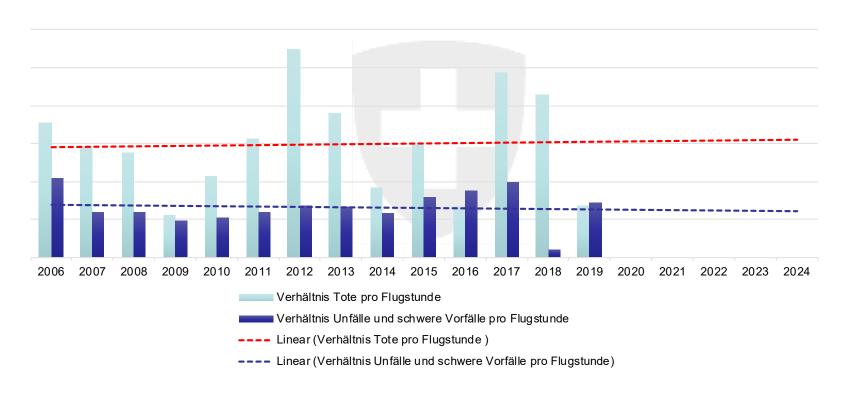




### **Grund Safety Promotion Group «Stay Safe»**

Flugunfälle und schwere Vorfälle schweizerisch immatrikulierter Luftfahrzeuge bis 5700 kg MTOM

Verhältnis dimensionslos Tote / Unfälle und schwere Vorfälle in Bezug zu geflogenen Stunden (Quelle SUST Jahresbericht)





## **Auftrag Safety Corner BAZL**

Aufbau und Einführung einer abteilungsübergreifenden Safety Action Group «Stay Safe» im BAZL gemäss Konzept zur Erstellung von sicherheitsrelevante Informationen für die «General Aviation» in der Schweiz.

http://staysafe.bazl.admin.ch/



## **Basis Safety Promotion Group «Stay Safe»**

### Ziel

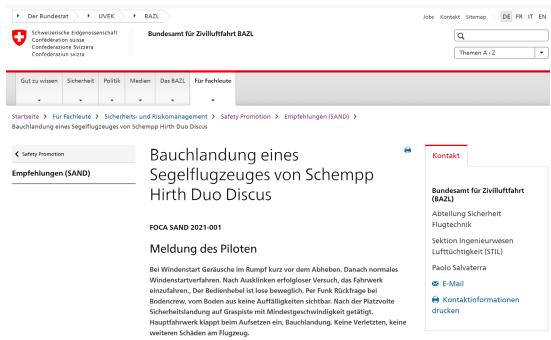
Sicherstellung einer kontinuierlichen Erarbeitung und Publikation von sicherheitsrelevanten Informationen für die Anspruchsgruppen der «General Aviation» in der Schweiz.

### Wirkungsziel

Sensibilisierung der Zielgruppen für safety relevante Themen zur Erhöhung der Flugsicherheit.



# **Bsp. Safety Promotion Segelflug**

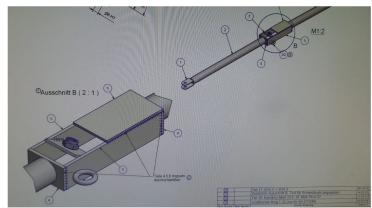


<u>Bauchlandung eines Segelflugzeuges von Schempp Hirth Duo Discus</u> (admin.ch)

#### Ursache

Strukturelles Versagen (Bruch) eines Bauteils an der Mechanik des Einziehfahrwerkes aufgrund nicht durchgeschweisster Schweissnähte.

Im Gespräch mit dem Wartungsbetrieb, bei dem das Segelflugzeug wieder instand gestellt wurde, hat der Konstrukteur des Herstellers Schempp-Hirth informiert, dass das betroffene Bauteil (siehe Zeichnung - Ausschnitt aus der aktuellen Konstruktionszeichnung) um eine Bemerkung ergänzt worden sei, wonach die Nähte im Bereich der Bruchstelle beim Vorfall durchgeschweisst werden müssen. Diese Information wurde auch an das LBA bzw. die EASA gemeldet. Von der Seite Hersteller seien bisher keine Massnahmen gefordert worden. Der Wartungsbetrieb hat die Sichtprüfung dieser Nähte in die Listen bei den Instandhaltungen und Nachprüfungen aufgenommen.



Zeichnung aus der aktuellen Konstruktionszeichnung



# **Bsp. Information Sicherheitsdefizit**

#### **Sicherheitsdefizit**

Auslegung der Propellerachse des Motors Solo 2350 D.

Bei einem Motorsegler des Baumusters Arcus T mit Baujahr 2011, der mit einem Hilfsmotor Solo Aircraft Engine 2350 D mit der Werknummer 239 ausgerüstet war, brach während des Anlassvorgangs des Motors die Propellerachse und der Propeller stürzte aus rund 630 m über Grund zu Boden. Zu diesem Zeitpunkt wies der Motor 72 Betriebsstunden auf.

Bei der Untersuchung wurde festgestellt, dass die Propellerachse aus dem gut bearbeitbaren Stahl ETG88 hergestellt war. Die Bruchfläche der Propellerachse war massiv mit Korrosionsprodukten belegt und die Achse versagte infolge eines Ermüdungsbruches.

Die Achsoberfläche zeigte deutlichen Angriff durch Lochkorrosion. Der Bruch erfolgte am Freistich mit Übergangsradius von einem kleineren auf einen grösseren Achsdurchmesser.

Bei einer baugleichen Propellerachse des Motors mit Werknummer 248 mit rund 56 Betriebsstunden wurde bei einer Rissprüfung ein rund 15 mm langer Riss an derselben Stelle wie bei der HB-2467 festgestellt.





## Zielgruppen General Aviation

Piloten, Mechaniker, Fluglehrer, Flughafenpersonal, Flugschüler und Personen aus dem Umfeld der allgemeinen Luftfahrt

Mit folgenden Anspruchsgruppen wird die Zusammenarbeit gesucht und gemeinsam Informationen erarbeitet:

- Powered flight
- Gliding
- Ecolight
- Ultralight
- Helicopter
- Model flight
- RPAS
- Homebuilt aircraft
- Balloon
- Parachute
- Aerodrome / Airfields



# Output «Stay Safe»





### **Schluss**

Fragen und Antworten?

Besten Dank für die Aufmerksamkeit und die Unterstützung im Bereich Safety Promotion!

Kontakt: <a href="mailto:staysafe@bazl.admin.ch">staysafe@bazl.admin.ch</a> Christian Hanke Safety Officer Christian Schubert Kommunikation