



Promotion de la sécurité OFAC "Stay Safe"



Séminaire sur la sécurité 15.1.22

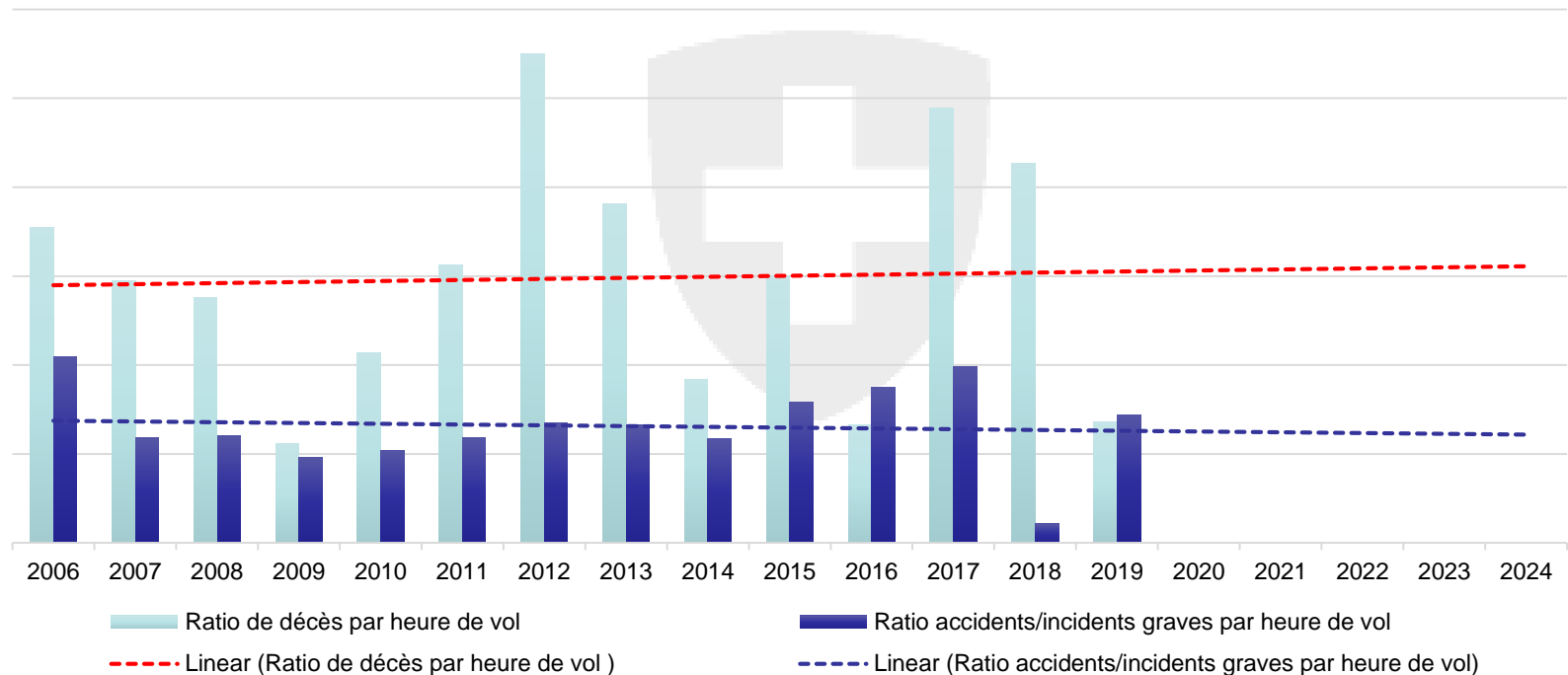




Groupe de promotion de la sécurité "Stay safe"

Accidents aériens et incidents graves d'aéronefs immatriculés en Suisse jusqu'à 5700 kg MTOM

Ratio morts/accidents et incidents graves par rapport aux heures de vol
(source rapport annuel SESE)





Mandat Safety Corner OFAC

Mise en place et introduction d'un groupe interdépartemental d'action pour la sécurité "Stay Safe" au sein de l'OFAC. Ceci conformément au concept d'élaboration d'informations pertinentes en matière de sécurité pour l'aviation générale en Suisse.

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





Groupe de promotion de la sécurité "Stay safe"

Objectif

Assurer l'élaboration et la publication continues d'informations pertinentes en matière de sécurité pour les parties prenantes de l'aviation générale en Suisse.

Objectif d'impact

Sensibiliser les groupes cibles aux questions pertinentes en matière de sécurité afin d'améliorer la sécurité aérienne.



Ex. promotion de la sécurité du vol à voile

Der Bundesrat > UVEK > BAZL

Jobs Kontakt Sitemap DE FR IT EN

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Gut zu wissen Sicherheit Politik Medien Das BAZL Für Fachleute

Startseite > Für Fachleute > Sicherheits- und Risikomanagement > Safety Promotion > Empfehlungen (SAND) > Bauchlandung eines Segelflugezeuges von Schempp Hirth Duo Discus

Safety Promotion
Empfehlungen (SAND)

Bauchlandung eines Segelflugezeuges von Schempp Hirth Duo Discus

FOCA SAND 2021-001

Meldung des Piloten

Bei Windenstart Geräusche im Rumpf kurz vor dem Abheben. Danach normales Windenstartverfahren. Nach Ausklinken erfolgloser Versuch, das Fahrwerk einzufahren. Der Bedienhebel ist lose beweglich. Per Funk Rückfrage bei Bodencrew, vom Boden aus keine Auffälligkeiten sichtbar. Nach der Platzvolte Sicherheitslandung auf Graspiste mit Mindestgeschwindigkeit getätigt. Hauptfahrwerk klappt beim Aufsetzen ein, Bauchlandung. Keine Verletzten, keine weiteren Schäden am Flugzeug.

Kontakt

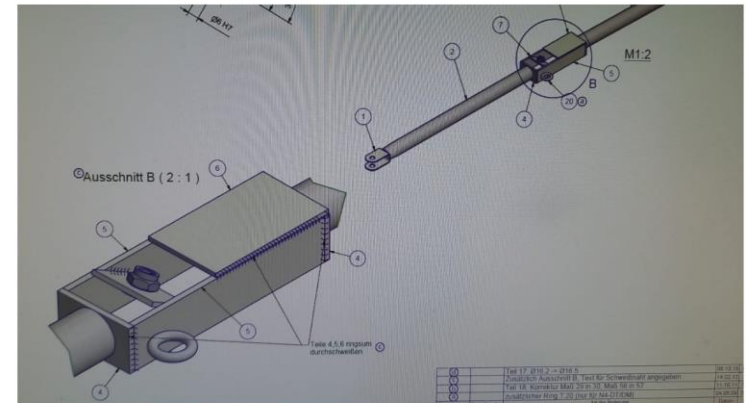
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Abteilung Sicherheit
Flugtechnik
Sektion Ingenieurwesen
Lufttüchtigkeit (STIL)
Paolo Salvaterra
E-Mail
Kontaktinformationen drucken

[Atterrissage sur le ventre d'un planeur de Schempp Hirth Duo Discus \(admin.ch\)](#)

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



Ex. information déficit de sécurité

Déficit de sécurité

Conception de l'axe d'hélice du moteur Solo 2350 D.

Sur un planeur à moteur de type Arcus T construit en 2011 et équipé d'un moteur auxiliaire Solo Aircraft Engine 2350 D portant le numéro d'usine 239, l'axe de l'hélice s'est brisé pendant le démarrage du moteur et l'hélice a chuté d'environ 630 m au-dessus du sol. A ce moment-là, le moteur comptait 72 heures de fonctionnement.

L'enquête a révélé que l'axe d'hélice était fabriqué en acier ETG88, un matériau facile à usiner. La surface de rupture de l'axe d'hélice était massivement recouverte de produits de corrosion et l'axe a cédé suite à une rupture par fatigue.

La surface de l'axe présentait une nette attaque due à la corrosion par piqûres. La rupture s'est produite au niveau de du rayon de transition d'un diamètre d'axe plus petit à un diamètre plus grand.

Sur un axe d'hélice identique du moteur portant le numéro d'usine 248 et ayant environ 56 heures de service, un contrôle de a révélé une fissure d'environ 15 mm de long au même endroit que sur le HB-2467.





Groupes cibles Aviation générale

Pilotes, mécaniciens, instructeurs de vol, personnel aéroportuaire, élèves-pilotes et personnes travaillant dans le domaine de l'aviation générale.

La collaboration est recherchée avec les groupes d'intérêts suivants et des informations sont élaborées en commun :

- Vol motorisé
- Vol à voile
- Ecolight
- Ultralight
- Hélicoptère
- Modèles réduits
- Drones
- Constructions amateurs
- Ballon
- Parachutistes
- Aérodromes / Champs d'aviation





Produits de "Stay Safe"



Information

- Contribution, 1x/semaine
- Bulletin d'information, 1x/mois
- Vidéos de sécurité
- Matériel informatique



Interaction

- Séminaires sur la sécurité
- Conférence sur la sécurité
- Manifestations aéronautiques



Formation

- Flyers sécurité, cartes, etc.
- Quiz sur la sécurité
- Sondages



Fin

Questions et réponses ?

Nous vous remercions de votre attention et de votre soutien pour la promotion de la sécurité !

Contact : staysafe@bazl.admin.ch Christian Hanke Safety Officer
Christian Schubert Communication