

Zusammenfassung des schweren Vorfalles HB-TSA in Beromünster

Zielsetzung der Zusammenfassung

Mit der vorliegenden Zusammenfassung sollen auf einer einzigen Seite die gesicherten Fakten des Flugunfalles, die ermittelten Gründe dafür und die Lernerkenntnisse daraus präsentiert werden. Mutmassungen oder Schuldzuweisungen werden bewusst vermieden.

Fakten zum Flugunfall:

Ort und Datum: Flugplatz Beromünster (LSZO) am 16. August 2018

Luftfahrzeug: Pacific Aerospace 750 XL, Immatrikulation HB-TSA

Flugart: Absetzflug für Fallschirmspringer

Flugphase: Take-off von Beromünster (LSZO) lokal

Personenschaden: Keiner

Sachschaden: Flugzeug leicht beschädigt, kein Drittschaden

Kurzbeschreibung Unfallhergang

Beim Take off verlor der Pilot das rechte Hauptfahrwerk, hob das Flugzeug vom Boden ab, transportierte die Fallschirmspringer zum Absprung, liess das Flugzeug von unten durch die Luftwaffe inspizieren, reduzierte die Fuel load des Flugzeugs und landete in Dübendorf nach einem Testanflug mit Go around im zweiten Anflug mit abgestellter Turbine.

Ermittelte Gründe

Der Vorfall ist auf einen mangels korrekter Wartung korrodierten und gebrochenen Befestigungsbolzen des Hauptfahrwerks zurückzuführen. Der Wartungsbetrieb hatte den entsprechenden Schmiernippel entfernt und das Gelenk nicht vorschriftsgemäss revidiert und geschmiert. Durch das höchst umsichtige Verhalten des Piloten in enger Zusammenarbeit mit der Flugverkehrsleitung und der Luftwaffe wurden Personenschäden und ein grösserer Materialschaden verhindert.

Lernerkenntnisse

Nach der Maintenance das Flugzeug besonders sorgfältig inspizieren (Aussenteile, Dokumente, Sicherungen, Schalterpositionen). Auffälligkeiten sind sofort zu melden, allenfalls mit Dokumentation und schriftlich.

Anerkannte Regeln beachten: Entscheid, vor V1 zu bremsen, nach V1 zu starten. Passagiere sichern (hier die Fallschirmspringer). Das kann auch Thema sein vor Notlandung, bei Druckverlust in der Kabine, vor Notwasserung. Teamwork mit ATC leisten, hier sogar der Luftwaffe. Bei vorsorglicher Landung den besten Flugplatz wählen (die längste Runway length, Feuerwehr, Platz um die Runway bei RWY excursion). Fuel load und fire risk berücksichtigen. Testanflug mit Durchstarten. Sogar: Landen ohne Engine mit minimalem Fire risk und minimiertem Materialschaden.

St. Moritz, 22. November 2020, Dr. Markus Kirchgeorg