

# ***Aircraft Emergency Guide & Checklist***

***Keine Zeit vergeuden ! Es ist nicht Ihre Aufgabe herauszufinden, was die Ursache eines Vorfalles ist, das ist eindeutig Sache der **SUST**.***

*Wenn ein Vorfall gemäss Definition mit einem Flugzeug passiert ist, nachfolgende Nummer wählen und melden :*

**Tel. Schweiz: 1414**

**Tel. Ausland (EU) : +41 333 333 333**

(über die Alarmzentrale der REGA)

*Entwickelt von*



.....

## Administrative Information

Dies ist eine generell gehaltene „Guide & Checklist“ bei Vorkommnissen in der Aviatik. Diese deckt nicht jeden möglichen Fall ab, sondern gibt nur die wichtigsten, unbedingt nötigen Elemente & Schritte wieder, welche bei einem Vorfall im Zusammenhang mit einem Luftfahrzeug angewandt werden soll : **Ausdrucken, ausschneiden (dotted line) & „flip over top“**

Alle Personen, welche in der Aviatik zu Hause sind, sollten Kenntnis von diesem Vorgang haben. Arbeiten Sie alle Punkte genau durch. Falls Sie beim durcharbeiten Fehler entdecken, lassen Sie diese Fehler (Telefonnummern, Adressen, Schritte, usw.) korrigieren. => **www.wingscout.ch**

## Priorität der Aktionen

Sobald Sie Kenntnis von einem Vorfall haben, **Rapportieren Sie alle Schritte in diesem Zusammenhang**, und verfahren Sie nach den Punkten der Checkliste hierin, insbesondere:

**TAB A : Menschen schützen.** Schützen von Menschenleben hat erste Priorität.

**TAB B : Eigentum schützen.** Zerstörung oder Veränderung von Eigentum soll geschützt werden.

**TAB C : Unfallort bewahren.** Behandeln Sie den Unfallort wie einen Tatort.

*Bewahren Sie einen umfassenden Schutz, bis ein Untersuchungsteam der SUST eingetroffen ist.*

*Identifizieren Sie Zeugen, nehmen Sie Personalien, Anschrift und Kontaktadressen und anderes auf.*

**TAB D : Ermittlung und Benachrichtigung.** *Machen Sie Notizen, Verzögern Sie auf keinen Fall den Informationsfluss , selbst wenn nicht alle Informationen vorhanden sind.*

**TAB E : Bergung.** *Keine eigenen, nicht abgestimmten Handlungen vornehmen ! Alles am Unfallort wird durch die SUST geregelt, auch die Freigabe zur Bergung sowie Instandstellung nach Abschluss.*

Der absolut beste Weg, um auf Ereignisse vorbereitet zu sein, sind ungeplante, periodische Übungen unter zu Hilfenahme dieser Checkliste. Koordinieren Sie im Voraus und integrieren sie möglichst viele Personen während den Übungen.

**Datum der Übung**

**Unterschrift**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

# Menschen schützen

1. Oftmals in kritischen Situationen, wo Hilfe nötig wird, setzen sich **die Retter selbst gefährlichen Situationen aus** oder werden selber Opfer. **Zeigen Sie deshalb mögliche Risiken auf und verhindern Sie diese.**
2. Garantieren Sie, dass **ALLE** Besatzungsmitglieder und Passagiere, welche betroffen sind, durch einen Arzt untersucht und freigegeben werden, bevor Sie an die Arbeit zurückkehren.
3. Flugzeugwracks ziehen Menschen an wie Magneten. Halten Sie nicht involvierte Personen fern, zögern Sie nicht, hart durchzugreifen (minimalisieren Anzahl der anwesender Personen)
4. **Gefahren an einem Flugzeug Unfallort** können sein:

**Biologische Gefahren** – Hepatitis B Viren (HBV), AIDS, COVID und viele andere mehr.

**Toxische Substanzen** – Treibstoff, Öl, hydraul. Flüssigkeiten, & exotische Flugzeugmetalle wie Beryllium, Lithium, Chrom, Quecksilber. Auch berücksichtigen Sie befördertes Gepäck & Ladungen.

**Druckbehältnisse** – Pneus (oft Hochdruck), hydraulische Behälter, öl-gefederte Stossdämpfer, Sauerstoffflaschen und Feuerlöscher. Alle können in Ordnung scheinen, trotzdem beschädigt sein.

**Mechanische Gefahren** – Metallteile unter Spannung (Rotorblätter; gebogen, gespannt, schwere Objekte, Verbundmaterialien, scharfe Kanten, abgebrochene Teile.

**Feuergefährliche Substanzen** – Nicht verbrauchter Treibstoff, Flugzeugbatterien, Feuerwerkskörper u.v.m. Wald- oder Steppen-brände aufgrund Hitze. Bereits abgebrannte, erloschene, oder lodernde Gegenstände können sich unter veränderten Bedingungen wieder entzünden !

**Gefahren im Umfeld** – Wetter, Gelände, Tiere (Schlangen, Spinnen, Skorpione usw.) In Abhängigkeit der Umgebung und der Jahreszeit müssen Gefahren und Einflüsse kalkuliert werden.

5. **Definieren Sie Schutzmassnahmen und nutzen Sie Schutzkleidung** und bewegen Sie sich extrem sorgfältig im Gelände und im Umgang mit dem Wrack.

Stellen Sie sicher, dass eingesetzte Personen geschützt sind durch entsprechendes Equipment wie Stiefel, lange Hosen, langärmlige Pullover, Lederhandschuhe (nutzen Sie Gummihandschuhe wenn Kontakt mit Menschen), sowie Gesichtsmasken oder Atemschutzgeräte wenn nötig.

6. Machen Sie alles nötige, um Opfer zu retten und Feuer zu löschen, aber behalten Sie in Erinnerung, dass die Umgebung um den Unfallort möglichst nicht verändert werden sollte.

**Dokumentieren und Fotografieren Sie den Unfallort oder zu entfernende Teile, falls Sie Personen retten oder Löscharbeiten durchführen.**

**Emergency Actions Tab A**

*(Men. schützen)*

## Eigentum schützen

Behandeln Sie den Unfallort wie einen Tatort. Wrackteile und Transportgüter sollen nicht zerstört oder entfernt werden ausser :

7. Um Opfer zu retten
8. Das Wrack von weiterer Zerstörung zu retten.
9. Die Öffentlichkeit zu schützen.

Falls in Zusammenhang mit dem Unfall und den eindeutigen Aufgaben der SUST (Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle) das Gelände um den Unfallort nicht sauber abgesperrt werden kann oder Ihre Argumente als verantwortliche Person vor Ort in diesem Zusammenhang versagen, können die bereits zahlreichen Personen, Gaffer und andere Personen mit "scheinbar wichtigen" Aufgaben, welche sich um den Unfallort drängen, mit einem wirkungsvolles Mittel abgeschreckt werden: **Machen Sie auf unmittelbare Gefahren zum Schutz der Menschen aufmerksam (Tab A) !**

In erster Linie soll der Unfallort durch eigene Personen geschützt werden oder durch lokale Vertreter von Behörden (Polizei, Feuerwehr usw.) Das Untersuchungsteam des BfU kann auch eine fortwährende Bewachung des Unfallortes während der Untersuchung verlangen.

**Emergency Actions**

**Tab B**

*(Eigent. schützen)*

# Bewahren Sie den Unfallort

Zusätzlich zu den gesetzlichen Bedürfnissen gemäss **Verordnung über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen** 742.161 sollten Sie zudem :

**Kontrollierter Zutritt** zum Unfallort durch Absperren der Lokalität und Ausgrenzen der Individuen, welche nicht in offiziellem Auftrag anwesend sind. Erstellen Sie ein „Zutrittssystem“ um autorisierte Personen eindeutig zu identifizieren. Jedermann, dem Zutritt gewährt wird, sollte informiert werden über die Gefahren und Besonderheiten, und im speziellen auf die Notwendigkeit, dass alles unbedingt so zu belassen ist, wie es aufgefunden wird. Ausnahme : **Menschen schützen (Tab A)**.

**Fotografieren Sie alles.** Aufnahmen sind nicht teuer ! Beweisstücke könne leicht zerstört oder durch Souvenirjäger entfernt werden, bevor die SUST eintrifft. Fotografieren Sie die Positionen der Cockpitschalter, Geländemarkierungen (Einschläge), alle Spuren und anderes spezifisches Beweismaterial.

**Identifizieren Sie Zeugen** und verlangen Sie Protokolle. Verlangen Sie schriftliche Beschreibungen zum Unfallhergang, so schnell als möglich. (bevor diese Ereignisse allenfalls absprechen können). Gewährleisten Sie, dass Sie **Namen und Adressen sowie Telefonnummern der Zeugen erhalten und verifizieren Sie diese !**

Sie oder andere Personen in ihrem Dienst vor Ort sollen gewährleisten, dass die Zeugen jederzeit für Auskünfte zur Verfügung stehen. Wenn nötig oder möglich, koordinieren Sie die Treffen bevor die SUST anwesend sind und die Zeugen den Unfallort verlassen haben.

**Sichern Sie das Equipment und die Bestandesaufnahme.** Persönliche Effekten (wie Helme, Sauerstoffmasken, Helme, survival equipment (falls gebraucht, Notizen, Karten usw,) sowie technische Dokumente des Fluges wie dispatch logs und Flugplanungsunterlagen des PIC sollen die SUST zur Verfügung stehen bei Beginn der Untersuchung.

## Emergency Actions

### Tab C

(Bewahr. Unfallort)

# Ermittlung und Benachrichtigung (Unfallbericht)

## e-mail: info@SUST.admin.ch

**ZÖGERN SIE NICHT mit der ersten Information an die SUST in dem Sie versuchen, alle leeren Punkte dieser Checklist auszufüllen. Rufen Sie so schnell als möglich an und rufen sie zurück, wenn sie MEHR Informationen haben.**

## Meldung eines Flugunfalls

Tritt ein Unfall oder ein schwerer Vorfall eines oder mehrerer Luftfahrzeuge ein, so ist dieser über die Alarmzentrale der REGA an die SUST zu melden. Die Definitionen, bei welchen Ereignissen es sich um einen Unfall oder einen schweren Vorfall handelt, sind im Handbuch der Schweizerischen Luftfahrt (AIP ENR 1.14), auf der SUST Seite sowie nachfolgend in dieser Checkliste unter **Definitionen** aufgeführt. Durch den Pikettdienst der SUST wird anschliessend ein Untersuchungsleiter bestimmt. Je nach Ereignis kann dieser die Unterstützung weiterer Untersuchungsleiter oder nötigenfalls von externen Experten in Anspruch nehmen.

Falls ein Ereignis, das die Schweiz betrifft, im Ausland eintritt, kann die SUST aufgrund der Bestimmungen in Anhang 13 einen Vertreter bevollmächtigen, der den Verlauf der Untersuchung verfolgen und gegebenenfalls unterstützen soll.

**Emergency Actions**

**Tab D**  
(Erm. & Benachr.)

## Bergung

Wenn ein Ereignis untersucht wird, dann ist die SUST als ausführende Behörde verantwortlich für die Erhebung aller Daten, welche Erkenntnisse zum Unfall liefern können.

Die SUST ist auch dafür verantwortlich, dass keine fremden Personen oder selbst die Besitzer der Überreste oder Teile selber Hand an das Wrack anlegen, bevor die Untersuchung konkrete Erkenntnisse zeigt, alle Fakten aufgenommen wurden oder die Bestandesaufnahme vor Ort abgeschlossen ist.

Den Aufwand für die Bergung (und die daraus resultierenden Kosten) werden gewöhnlich durch den Eigentümer oder dessen Versicherung getragen.

Vor unnötiger Involvierung von Behörden und anderen Unbeteiligten ist die Bergung der Wrackteile immer direkt vom Eigentümer mit einer ansässigen oder bevorzugten Bergungsfirma oder durch die lokale Feuerwehr - welche auch solche Arbeiten übernimmt - zu regeln.

**Seien Sie auf der Hut, wenn Sie Flugzeugteile bergen und entsorgen (Tab A).**

Normalerweise sind Spezialisten für die Gefahren vor Ort anwesend, welche sich in solchen Dingen auskennen. Sie und Ihr Personal sind es möglicherweise nicht

## Emergency Actions

**Tab E**  
(Bergung)

.....

# Definitionen

**Flugunfall** – Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, sofern sich eine Person mit der Absicht, einen Flug durchzuführen, darin aufhält: 1) bei dem eine Person inner- oder ausserhalb des Luftfahrzeuges erheblich verletzt oder getötet wird; oder 2) bei dem das Luftfahrzeug einen Schaden erleidet, der die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften wesentlich beeinträchtigt und in der Regel grössere Reparaturarbeiten oder den Ersatz des beschädigten Bauteils erforderlich macht; oder 3) bei dem das Luftfahrzeug verschollen oder das Wrack unerreichbar ist.

**Nicht als Flugunfall** – Todesfälle und Verletzungen, die nicht direkt mit dem Betrieb eines Luftfahrzeuges zusammenhängen; Todesfälle und Verletzungen von Personen, die sich unberechtigterweise und ausserhalb der für Besatzungen und Fluggäste vorgesehenen Zonen aufhalten; ferner Motorpannen und Schäden, die sich auf nur einen Motor, dessen Hilfsaggregate oder auf die Propellerblätter beschränken; Beschädigungen von Verschalung, leichte Verformungen oder kleine Löcher in der Aussenhaut; Schäden an den Flügel- und Rotorblattenden, Antennen, Reifen oder Bremsen.

**Erhebliche Verletzung** – Verletzung, die eine Person bei einem Flugunfall erleidet und die eines der folgenden Merkmale hat: 1) sie erfordert eine Spitaleinweisung innert sieben Tagen und von mehr als 48 Stunden; 2) sie besteht aus einem Knochenbruch; ausgenommen sind einfache Brüche von Fingern, Zehen oder Nase; 3) sie besteht aus Riss- oder Platzwunden, die schwere Blutungen, Schädigungen eines Nervs, eines Muskels oder einer Sehne zur Folge haben; 4) sie hat eine Schädigung eines inneren Organs zur Folge; 5) sie besteht aus Verbrennungen 2. und 3. Grades oder aus Verbrennungen, die mehr als 5 Prozent der Körperoberfläche bedecken; 6) sie ist auf nachweisbar infektiöse Stoffe oder schädliche Strahlungen zurückzuführen.

**Tödliche Verletzung** – Erhebliche Verletzung, die innert 30 Tagen nach dem Flugunfall zum Tod führt.

**Grossflugzeug** – Flugzeug, das ein höchstzulässiges Abfluggewicht von mindestens 5700 kg MTOW aufweist, in der Lufttüchtigkeitskategorie Standard, Unterkategorie Transport, eingeteilt ist oder über mehr als zehn Sitzplätze für Fluggäste und Besatzung verfügt.

**Eintragungsstaat** – Staat, in dessen Luftfahrzeugregister das Luftfahrzeug eingetragen ist.

**Herstellerstaat** – Der Staat oder die Staaten, welche die Lufttüchtigkeit des Prototyps (Baumuster) bescheinigt haben.

**Betreiberstaat** – Staat, in dem das Flugbetriebsunternehmen seinen Hauptsitz oder seinen ständigen Sitz hat.

Definitionen

(Seite 1)



**Schwerer Vorfall** – Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeuges, das sich unter Umständen zugetragen hat, die beinahe zu einem Flugunfall geführt hätten. Die nachstehend aufgeführten Störungen sind typische Beispiele für schwere Störungen. Die Liste ist jedoch nicht erschöpfend und dient nur als Richtschnur für die Definition des Begriffs "schwere Vorfälle": Fastzusammenstoss, bei dem ein Ausweichmanöver notwendig war oder angemessen gewesen wäre, um einen Zusammenstoss oder eine gefährliche Situation zu vermeiden.

10. Nur knapp vermiedene Bodenberührung mit einem nicht ausser Kontrolle geratenen Luftfahrzeug.
11. Abgebrochener Start auf einer gesperrten oder belegten Piste.
12. Start von einer gesperrten oder bereits benutzten Piste mit kritischem Hindernisabstand.
13. Landung oder Landeversuch auf einer gesperrten oder belegten Piste.
14. Erhebliches Unterschreiten der vorausberechneten Flugleistungen beim Start oder im Anfangssteigflug.
15. Brände oder Rauch in der Fluggastkabine oder im Laderaum und Triebwerksbrände, auch wenn diese Brände mit Hilfe von Löschmitteln gelöscht werden konnten.
16. Umstände, welche die Flugbesatzung zum notfallmässigen Gebrauch von Sauerstoff zwangen.
17. Strukturversagen an der Luftfahrzeugzelle oder eine Triebwerkszerlegung, die nicht als Unfall eingestuft werden.
18. Mehrfaches Versagen eines oder mehrerer Luftfahrzeugsysteme, wodurch der Betrieb des Luftfahrzeuges ernsthaft beeinträchtigt wurde.
19. Jeder Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges.
20. Jeder Kraftstoffmangel, bei dem der Luftfahrzeugführer eine Notlage erklären musste.
21. Vorfälle bei Start oder Landung: Vorfälle wie zu frühes oder zu spätes Aufsetzen, Überschliessen oder seitliches Abkommen von der Piste.
22. Ausfall von Systemen, meteorologische Erscheinungen, Betrieb ausserhalb des zulässigen Flugbereiches oder sonstige Ereignisse, die Schwierigkeiten bei der Steuerung des Luftfahrzeuges hätten hervorrufen können.
23. Versagen von mehr als einem System in einem redundanten System, das für die Flugführung und -navigation unverzichtbar ist.

## Definitionen

(Seite 2)

---

# Beziehungen zu Medien

Solange das SUST am Unfallort anwesend ist, gibt nur das SUST selbst Auskünfte über die Unfallursache, den Unfallhergang sowie zu anderen Fakten, sofern diese feststehen.

## Auskünfte durch den Eigentümer

24. Orientieren Sie sich über die für Sie relevanten Medien. Manche Medien sind kurzlebig, so dass regelmässige Aktualisierungen der Adressliste erforderlich sind. Auch Ihre Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in den Redaktionen können rasch wechseln. Adressverzeichnisse finden Sie in Publikationen wie „Impressum“, das Schweizerische Medienhandbuch, „Katalog der Schweizer Presse“, „Schweizer PR- und Medienverzeichnis“
25. Suchen Sie Kontakt zu Redaktionen und Journalisten. Setzen Sie sich mit der Art und Weise der journalistischen Berichterstattung im Störfall auseinander. Versuchen Sie, den Anforderungen der Medien gerecht zu werden
26. Gewinnen Sie die Medien als gute Ansprechpartner. Beachten Sie jedoch stets, dass Journalisten nicht im Dienst Ihres Unternehmens oder Ihrer Behörde stehen

## Was wollen Sie kommunizieren (KISS) ?

Überlegen Sie sich genau, welche Informationen Sie aus diesem **Flugzeug Unfall Report** weiter geben. Kommunizieren Sie einheitlich & **allen Personen** dasselbe. Man wird Sie daran messen :

27. Was ist passiert

28. Wann ist es passiert

29. Wo ist es passiert

30. Wer ist betroffen

31. Nächste Schritte

# Beziehungen zu Medien

---

## ÜBERFÄLLIGES FLUGZEUG

Ein Flugzeug ist „überfällig“ wenn es nach 30 Minuten der reservierten Slots immer noch nicht am Zielflugplatz angekommen ist oder gemäss IFR oder VFR Flugplan die ETA um 30 Min. überschreitet **UND NICHT** per Funk oder Mobiltelefon mit dem Piloten in Kontakt getreten werden kann.

## VERMISSTES FLUGZEUG

Ein Flugzeug wird "vermisst" wenn dies bei der SUST gemeldet wurde und durch die SUST als "überfällig" klassifiziert wurde, d.h. ohne Erfolg die Suche abgebrochen werden musste.

Das Flugzeug wird **OFFIZIELL** vermisst, wenn die Fuel endurance (maximal betankbare Füllmenge) auf dem Flugplan überschritten wurde und der Aufenthaltsort des Flugzeuges nicht bekannt ist.

Was	Aktion	Kontakt	Zeit
<b>Sofort wenn das Flugzeug überfällig ist</b>	Versuchen Sie das Flugzeug zu kontaktieren Versuchen Sie den Piloten zu kontaktieren (Mobil) Kontaktieren Sie den Zielflugplatz (AIC) Sammeln Sie erste Infos für den <b>Flugzeug Unfall Report</b>	Company Frequency : Pilot Tel : Res. System : AIC Tel :	
<b>15 Minuten später</b>	Kontaktieren Sie das AIS Kontaktieren Sie "Flight Following" Kontaktieren Sie den Ausgangsflugplatz (AIC)	AIS Tel : FF Tel : AIC Tel :	
<b>30 Minuten später</b>	Kontaktieren Sie den Eigentümer Kontaktieren Sie Ehepartner oder direkte Verwandte des Piloten	Eigentümer Tel : Ehepartner Tel : Verwandte Tel :	

<b>Wenn die Fuel endurance überschritten wurde oder ein Unfall vermutet wird</b>	Übermitteln Sie alle Daten an : SUST, Halter, Eigentümer, Vermieter, Versicherung, Management	SUST email : info@SUST.admin.ch Halter : Eigentümer : Vermieter : Versicherung : Management :	
--	--	--	--

## Überfülliges und vermisstes Flugzeug

---

<b>1. Kontaktinformation</b>		
a. Name		c. Position:
b. Telefonnummern		d. Adresse:
Arbeit:	Mobil:	
Fax:	Privat:	e. E-mail:
<b>2. Informationen zum Unfall</b>		
a. Flugzeugregistration	Flugzeugtyp	Farbe
b. Datum und Zeit des Unfalls		
c. Ort des Unfalls (Lat / Long, Bezug zu bekanntem Punkt)		
d. Gefährliche Materialien involviert? (Sprengstoffe, Radioaktive Materialien usw. )		
e. Zeugen identifiziert und Berichte verlangt ?		
f. Unfallort gesichert?	Fotografiert?	
g. Flight Data Recorder gesichert (falls vorhanden)	ELT Deaktiviert?	
h. Totale Anzahl involvierter Personen		
Anzahl Verletzte	Anzahl Tote	
<b>3. Unfallbeschreibung</b> (Flugart, wo, was ist passiert, Wetter, ungefährender Schaden usw. )		
<b>4. Administrative Information</b>		
a. Flugzeugeigentümer	b. Operator	
c. Pilot in command		
d. Ausgangsflughafen	e. Zielflughafen	
f. Flugroute	g. Treibstoff an Bord	
h. Nächster kommerzieller Flugplatz	i. Nächster Helikopterflugplatz	
j. Anderes		

## Flugzeug Unfall Report

.....

**REGA +41 333 333 333 oder 1414 zum Erreichen der SUST**

*Falls nötig, passen Sie alle Nummern regelmässig, d.h. alle 3 Monate, an !*

<b>1. Erster Schritt</b> (CH Notfallnummern)	
a. Polizei 112	
b. Sanität 144	
c. Feuerwehr 118	
d. Strassenhilfe 140	
e. Toxikolog. Zentrum +41 44 251 51 51	
<b>2. Zweiter Schritt</b> (EU Notfallnummern)	
a.	
b.	
c.	
d.	
e.	
<b>3. Dritter Schritt</b> (Support Personal)	
a.	
b.	
c.	
d.	
e.	
<b>4. Vierter Schritt</b> (Management)	
b. Aviation Manager	
c. Public Affairs Officer	
f. Airport Operations	
g. Aircraft Owner / Operator	
i. Sicherheit	
<b>5. Fünfter Schritt</b> (Diverses)	
a. Hotel	
b. Autovermietung	
c. Versicherung	
d. Krankenkasse	
e. Arbeitsplatz	

## Notfallnummern

.....


**Notizen**

