



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

Statusbericht der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST

über den Stand der Untersuchung zum
Unfall des Verkehrsflugzeuges Airbus
A220-371, HB-JCD,

betrieben durch Swiss International Air
Lines Ltd.

vom 23. Dezember 2024

50 NM östlich von Graz (LOWG), Öster-
reich

Zweck dieses Statusberichts

Gemäss Artikel 16, Ziffer 7 der in der Schweiz unmittelbar anwendbaren Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, (V (EU) Nr. 996/2010) veröffentlicht die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) zum Jahrestag des Unfalls einen Bericht, der den Fortgang der Untersuchung beschreibt.

Da ein Teil der notwendigen Untersuchungshandlungen noch nicht abgeschlossen ist, werden gegenüber dem Vorbericht im Rahmen dieses Statusberichts keine weiteren Fakten zum Unfallhergang veröffentlicht.

Die deutsche Fassung dieses Berichts ist das Original und daher massgebend.

Alle Angaben beziehen sich, soweit nicht anders vermerkt, auf den Zeitpunkt des Unfalls.

Alle in diesem Bericht erwähnten Zeiten sind, soweit nicht anders vermerkt, in koordinierter Weltzeit (*Coordinated Universal Time* – UTC) angegeben. Für das Gebiet der Schweiz galt zum Unfallzeitpunkt die mitteleuropäische Zeit (MEZ) als Normalzeit (*Local Time* – LT). Die Beziehung zwischen LT, MEZ und UTC lautet:

LT = MEZ = UTC + 1 h.

Zusammenfassung

Überblick

Halter	Swiss International Air Lines Ltd., Malzgasse 15, 4052 Basel
Eigentümer	LHAMI Leasing Limited, Dragonara Road, MT-3140 St. Julians, Malta
Hersteller	Airbus Canada Limited Partnership
Luftfahrzeugmuster	A220-371
Eintragungsstaat	Schweiz
Eintragungszeichen	HB-JCD
Ort	50 NM östlich von Graz (LOWG)
Datum und Zeit	23. Dezember 2024, 16:32 UTC
Betriebsart	Verkehrsfliegerei
Flugnummer	LX1885
Flugregeln	Instrumentenflugregeln (<i>Instrument Flight Rules</i> – IFR)
Startort	Flughafen Bukarest Henri Coandă (LROP)
Zielort	Flughafen Zürich (LSZH)
Flugphase	Reiseflug

Kurzdarstellung

Auf Flugfläche 400, rund 50 NM östlich von Graz (LOWG), fiel das linke Triebwerk aus und Rauch drang in das Flugzeug ein. Es wurde eine Ausweichlandung in LOWG durchgeführt, gefolgt von einer Notevakuierung auf der Landebahn.

Ein Kabinenbesatzungsmitglied verstarb am 30. Dezember 2024.

Untersuchung

Der Unfall ereignete sich am 23. Dezember 2024 um 16:32 UTC. Nach dem Hoheitsprinzip wurde die Untersuchung unmittelbar durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) der Republik Österreich vor Ort aufgenommen. Die erste Meldung bei der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) traf gleichentags um 18:03 UTC ein. Der Versand der *Notification to Authorities* erfolgte durch die SUB am 30. Dezember 2024.

In der Rolle des Betreiberstaates (*state of operator*) sowie des Eintragungsstaates (*state of registration*) wirkte die SUST als bevollmächtigter Vertreter (*Accredited Representative* – ACCREP) in der Untersuchung mit. Sie bewerkstelligte im Januar 2025 den Datendownload der beiden Flugschreiber, also des Flugdatenschreibers (*Flight Data Recorder* – FDR) sowie des Sprach- und Geräuschaufzeichnungsgeräts (*Cockpit Voice Recorder* – CVR) im Cockpit des Verkehrsflugzeuges und stellte diese der SUB zur Verfügung. Am 20. Januar 2025 erfolgte am Flughafen Zürich eine Anhörung aller Besatzungsmitglieder, um aus erster Hand ein Bild über die Ereignisse an Bord des Fluges LX1885 zu erlangen. Zeitgleich begann in den Vereinigten Staaten in Zusammenarbeit mit dem Triebwerkhersteller Pratt & Whitney die Untersuchung am beschädigten Triebwerk.

Am 17. März 2025 veröffentlichte die SUB, gestützt auf Artikel 15 Ziffer 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und Empfehlung 5.4.6 von Anhang 13 (13. Ausgabe) des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt einen Vorbericht (*preliminary report*), der die bis zum Zeitpunkt der

Veröffentlichung festgestellten Fakten enthielt sowie über den Fortschritt der Sicherheitsuntersuchung informierte.

Mit Schreiben vom 9. April 2025 ersuchte die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes der Republik Österreich die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle auf Grundlage von Artikel 6 Ziffer 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, die Leitung der Untersuchung zu übernehmen und die Untersuchung fortzuführen. Die SUST entsprach diesem Ersuchen am 11. April 2025 und informierte folgende Staaten über den Wechsel der Untersuchungsführung: Deutschland, Frankreich, Kanada, Österreich sowie die Vereinigten Staaten von Amerika. Desgleichen wurde die Öffentlichkeit mit der Publikation des [Vorberichtes vom 29. April 2025](#) auf der Homepage der SUST orientiert. Damit fiel der SUB die Rolle des bevollmächtigten Vertreters des Ereignisstaates (*state of occurrence*) zu. Anfangs Mai 2025 erfolgte eine physische Übergabe aller Beweismittel sowie der gesammelten Akten an die SUST.

Nachdem die SUST die Untersuchung von Anbeginn als ACCREP begleitet hatte, erweiterte sich mit der Übernahme das Spektrum ihrer Zuständigkeit. So rückte unter anderem die Triebwerkuntersuchung, an der die SUST bis zu diesem Zeitpunkt nur indirekt beteiligt gewesen war, in den Fokus der Untersuchung. Die Herausforderung lag somit darin, die Leitung der laufenden Untersuchungsaktivitäten zu übernehmen und gleichzeitig sich einen Überblick über die Gesamtheit der Daten der bislang erfolgten Untersuchungstätigkeiten bzw. aller Akten seitens der an der Untersuchung beteiligten Verkehrskreise zu verschaffen.

Der vorliegende Statusbericht gibt einen Überblick über den Stand der Untersuchung wird durch die SUST veröffentlicht.

Datenauswertung

Die der SUB zur Verfügung gestellten, umfangreichen Daten aus den beiden Flugschreibern werden validiert und ausgewertet; für letzteres ist die zeitliche Abstimmung der Audio-Aufzeichnungen aus dem Cockpit mit den Flugdatenaufzeichnungen eine wesentliche Voraussetzung. Daneben liegen weiterführende Aufzeichnungen der beiden Triebwerke vor, die einen vertieften Einblick unmittelbar vor dem Ausfall des linken Triebwerks ermöglichen.

Technische Untersuchung

Im Zusammenhang mit der Untersuchung des Triebwerkschadens (*engine failure*) geht es darum, den genauen Ablauf der Ereignisse zu rekonstruieren und zu verstehen, wie es zum Ausfall des linken PW1500G-Getriebefan-Triebwerks kam. Zudem wird der Frage nachgegangen, wie es zur Rauchentwicklung in der Passagierkabine kam. Auch die in der Kabine von den Besatzungsmitgliedern benutzten Rauchschutzhauben (*Protective Breathing Equipment – PBE*) werden untersucht in der Absicht, allfällige technische Mängel zu bestimmen und deren Auswirkungen auf den Verlauf der Ereignisse an Bord zu erörtern.

Menschliche und betriebliche Untersuchung

Die menschlichen und betrieblichen Aspekte, die geklärt werden, betreffen in erster Linie die Art und Weise, wie die Notverfahren sowohl im Cockpit als auch in der Kabine durchgeführt wurden. In beiden Fällen war die Besatzung unter erschwerten Bedingungen infolge der Rauchentwicklung an Bord stark gefordert.

Systemische Untersuchung

Wie in einer möglichst umfassenden und breit ausgerichteten Untersuchung üblich, werden auch die organisatorischen und systemischen Umstände bzw. Rahmenbedingungen untersucht. Darunter fallen beispielsweise allfällige Verbesserungsmöglichkeiten des Triebwerks, der Rauchschutzhauben, der Notverfahren bzw. der Betriebs- und Trainingshandbüchern.

Ausblick

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Sicherheitsuntersuchung in allen wesentlichen Bereichen vorangeschritten ist und das Augenmerk auch auf wichtige Sicherheitsdefizite gerichtet hat, die möglicherweise nicht direkt mit dem Unfall zusammenhängen, aber zur Verbesserung der Sicherheit behoben werden sollten.

Unter der Voraussetzung, dass die noch ausstehenden Abklärungen wie vorgesehen abgeschlossen werden können, sollte der Schlussbericht zu diesem Unfall nach dem üblichen Qualitätssicherungsprozess im letzten Quartal des kommenden Jahres vorliegen.

Bern, 19. November 2025

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle