



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Helikopters SA 315B "Lama" HB-XII

Air Zermatt AG

vom 28. September 1984

Tätschen (5 km N von Brig)/VS

RESUME

Le 28 septembre 1984, le pilote effectue avec l'hélicoptère des transports avec charge extérieure.

L'accident s'est produit après que le pilote eut déposé un conteneur de matériel sur une place de parc. Croyant avoir décroché cette charge, il avait l'intention de poser l'hélicoptère à côté d'elle. Pour cela, il a effectué un déplacement latéral vers la droite, sans vérifier au préalable la lampe témoin du dispositif de largage. Dès qu'il a remarqué que le conteneur était encore accroché, il a actionné le dispositif mécanique et électrique de séparation, mais celle-ci s'est produite trop tard. L'hélicoptère a basculé sur le flanc droit et le rotor a heurté le sol. Le pilote a pu le quitter indemne.

Cause

L'accident est dû au fait que le pilote, après avoir déposé la charge, a oublié d'actionner le dispositif de largage.

Eléments ayant joué un rôle:

- manoeuvre de vol inadéquate
- Surveillance insuffisante du processus de largage.

Die Voruntersuchung wurde von Jean Overney geleitet und mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 28. Oktober 1985 an den Kommissionspräsidenten am 5. November 1985 abgeschlossen.

DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DES UNFALLGESCHEHENS IST NICHT GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG UND DER UNTERSUCHUNGSBERICHTE (ARTIKEL 2 ABSATZ 2 VERORDNUNG ÜBER DIE FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN VOM 20. AUGUST 1980)

LUFTFAHRZEUG Helikopter SA 315B "Lama" HB-XII
HALTER) Air Zermatt AG, 3920 Zermatt
EIGENTUEMER

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1955
AUSWEIS Führerausweis für Berufspiloten (Hubschrauber)

FLUGSTUNDEN	INSGESAMT 2200	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 210
	MIT DEM UNFALLMUSTER ca 900	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 158

ORT Tätschen (5 km N von Brig)/VS
KOORDINATEN 647 375/135 125 **HOEHE ü/M** 1780 m
DATUM UND ZEIT 28. September 1984 um 1325 Uhr Lokalzeit (GMT+2)

BETRIEBSART Gewerbsmässiger Lastentransport
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Umkippen bei der Landung

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
ERHEBLICH VERLETZT			
LEICHT ODER NICHT VERLETZT	1		

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG zerstört
SACHSCHADEN DRITTER ---

FLUGVERLAUF

Am 28. September 1984 führte der Pilot mit dem Helikopter HB-XII Aussenlasttransporte durch.

Der Unfall ereignete sich, nachdem der Pilot einen Materialcontainer auf einen Parkplatz abgestellt hatte. In der Meinung, die Last ausgeklinkt zu haben und mit der Absicht, den Helikopter daneben aufzusetzen, leitete er, ohne einen Blick auf die Kontrollampe der Klinkvorrichtung zu werfen, eine Schiebebewegung nach rechts ein. Als er merkte, dass die Last noch angehängt war, betätigte er die mechanische und elektrische Klinkvorrichtung. Die Trennung erfolgte aber zu spät. Der Helikopter kippte nach rechts, und der Rotor schlug auf dem Boden auf. Der Pilot konnte die Maschine unverletzt verlassen.

BEFUNDE

- Der Pilot war im Besitz eines gültigen Führerausweises für Berufspiloten (Hubschrauber).
- Der Helikopter war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen.
- Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.
- Die elektrische Klinkvorrichtung und die Kontrollampe der Vorrichtung wurden mit Lasten bis 600 kg und Speisenspannungen zwischen 20-28 V überprüft. Es bestanden keine Anhaltspunkte für vorbestandene Mängel. Zur sicheren Auslösung der Klinke gibt der Hersteller eine Mindestlast von 6 kg an.
- Der Pilot sagte aus, dass er die Kontrollampe der Klinkvorrichtung nicht beachtet hat, bevor er den Schiebeflug einleitete.
- Auf der Unfallstelle lag die Last getrennt auf dem Boden.

BEURTEILUNG

Nachdem der Pilot die Aussenlast abgestellt hatte, vergass er höchstwahrscheinlich, die elektrische Klinkvorrichtung zu betätigen: diese Unterlassung wurde zweifellos durch ein momentanes Nachlassen der Konzentration des Piloten verursacht.

Der Unfall hätte durch eine visuelle Kontrolle der Aussenlast vermieden werden können. Dafür standen ihm die grüne Lampe am Instrumentenbrett, die durch Aufleuchten die offene Klinke anzeigt, und der Aussenspiegel zur Verfügung. Das Normalverfahren sieht ein senkrechtes Wegsteigen vor, um im Falle einer noch angehängten Last nicht in eine unkontrollierte Fluglage zu geraten.

URSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot nach dem Abstellen der Last vergessen hat, die Klinkvorrichtung zu betätigen.

Zum Unfall haben beigetragen:

- unzweckmässiges Flugmanöver
- ungenügende Ueberwachung des Klinkvorganges.

Bern, 3./7. März 1986

sig. Dr. Ch. Ott
sig. J.-P. Weibel
sig. M. Marazza
sig. H. Angst
sig. J.-B. Schmid