



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Helikopters Bell 47 HB-XBT

12. Oktober 1963

bei Amden SG

**Zirkularbeschluss**

DER EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

in Sachen

Unfall des Helikopters Bell A7 HB-XBT

12. Oktober 1963

bei Amden SG

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960,

beschliesst:

Der Untersuchungsbericht vom 26. November 1963, der Kommission übermittelt am 29. November 1963, wird mit einer Ergänzung (...UK...) genehmigt.

Zirkulation 11. Dezember 1963/

18. Dezember 1963.

# U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall  
des Helikopters HB-XBT  
vom 12. Oktober 1963  
bei Amden SG

## 1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde am 14. Oktober 1963 eröffnet.

Die kantonalen Behörden führen keine eigene Untersuchung durch.

## 2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1921, Kanadischer Staatsangehöriger.

Inhaber des schweizerischen Berufshelikopterpilotenausweises, ausgestellt am 3. Oktober 1963 und gültig bis 31. März 1964, eingetragene Helikoptermuster: Bell 47G-Typen; 47J-Typen; alle Hiller-Typen bis Typ 12E4; Sikorsky S 55.

Flugerfahrung: Bis 30. Juli 1963: 1342 Helikopterstunden, wovon 231 Stunden seit 1. Februar 1963.

22. Helikopter HB-XBT

Eigentümer und Halter: Heliswiss, Schweizerische Helikopter A.G. Bern.

Muster: Bell 47-G3-B1.

Gewicht: Max. 1350 kg, Rüstgewicht 350 kg.

Prov. Lufttüchtigkeitsausweis vom 16. August 1963, gültig bis 31. Dezember 1963.

Andere Angaben: Motor Lycoming TVO-435-B1 270 PS mit Lader.

Schwebhöhe: (mit 2450 lbs = 1110 kg), mit Bodeneffekt 18,500', ohne Bodeneffekt 16,400'.

23. Gelände

Unfallstelle: Neben einem Alpstall in Schlegi,

ca. 2 km westlich von Amden (SG).

Koordinaten:

727500/223100/1120 m/M.

Andere Angaben:

Der Alpstall steht auf einer kleinen Plattform, an welche sich wieder steiles Gelände anschliesst. Die Plattform hat knapp die Dimensionen, die für ein Aufsetzen des Helikopters Bell G3B-1 notwendig sind, nämlich ca. 4x6m; der Rotorkreisdurchmesser misst 11,32 m.

24. Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit Schönes Hochdruckwetter.

Horizontalsicht: 20-30 km. Lokale Winde. Die Sonne war für die Unfallstelle knapp hinter den Bergen verschwunden, der Landeplatz lag bereits im Schatten.

### 3. FLUGABLAUF UND UNFALL

(Unfallzeit: 1621 MEZ). Im Verlaufe einer grösseren Serie von Materialtransportflügen ... der Fa. Heliswiss Schweiz, Helikopter A.G. ..., flog der vom Piloten gesteuerte Helikopter HB-XBT den oberen Landeplatz bei Schlegli ob Amden mit einer Last von 350 kg Zement, die in Säcken in einem Transportnetz verstaut war, an. Beim Ausklinken der Last im Schwebeflug glitt ein Zementsack über die Plattformkante; der Pilot wich daraufhin etwas aus und wollte den Mann, der am Boden stand, auffordern, den Sack wieder anzuhängen, was dieser aber nicht verstand. Daraufhin entschloss sich der Pilot zu einer Landung auf der Plattform, um sich besser verständigen zu können. Als er den Helikopter durch Verminderung des kollektiven Rotorblatt-Anstellwinkels absinken liess, befand sich der Helikopter etwas zu nahe beim Stall, sodass die Blätter des Hauptrotors dessen Dach streiften und beschädigt wurden. Der Pilot hatte in der Folge Mühe, die Herrschaft über die Maschine zu behalten und der Helikopter kam schliesslich auf einem Holzstoss, aber ohne weiteren Schaden, zum Stillstand.

#### 4. SCHÄDEN

41. Keine Personenschäden.

42. Am Helikopter wurden die Hauptrotorblätter gestaucht und deformiert; Seitensteuer-Stabilisationsfläche eingedrückt. Voraussichtliche Reparaturkosten: Ca. Fr. 21'000.--. Umfang ca. 7 Wertprozent.

43. Keine Bodenschäden.

#### 5. DISKUSSION

Nach der Ansicht des Piloten ist die Kollision auf ein Verschätzen seinerseits zurückzuführen. Es ist klar, dass eine Landung auf einer derart kleinen Plattform, die knapp die Dimensionen des Rotor-Radius hat, sehr grosse Präzision und Geschicklichkeit erfordert. Ungünstig kann sich eine gewisse Turbulenz sowie die Beleuchtung - der Landeplatz lag bereits im Schatten - ausgewirkt haben.

#### 6. SCHLUSS

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass sich der Pilot bei einem schwierigen Landemanöver um ein Weniges verschätzte; leichte Turbulenz und ungünstige Beleuchtung können mitgewirkt haben.

Bern, den 26. November

Der Untersuchungsleiter