



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Helikopters AS 350 B2, HB-XVD

vom 24. März 1992

Würenlingen / AG

Résumé HB-XVD

Après avoir acquis l'hélicoptère Ecureuil AS 350 B2 (HB-XVD), le pilote désire le transférer à Altenrhein. Il quitte la base de Tui-Air, à Wuerenlingen, et se dirige vers Schaffhouse; toutefois, le mauvais temps l'oblige à faire demi-tour. De retour à la base, il veut atterrir sur une surface roulante permettant de placer l'appareil dans le hangar. Au-dessus de celui-ci, il effectue une rotation de 180° tout en poursuivant sa trajectoire. La poutre heurte le toit du bâtiment et l'hélicoptère se met à tourner sur lui-même avant de s'abattre sur le côté gauche. L'appareil est détruit, mais le pilote est indemne.

Cause

L'accident est dû à une manoeuvre d'approche inadéquate.

Die Voruntersuchung wurde von Jean Overney geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 23. August 1992 an den Kommissionspräsidenten am 11. November 1992 abgeschlossen.

Die rechtliche Würdigung des Unfallgeschehens ist nicht Gegenstand der Untersuchung und der Untersuchungsberichte

(Art. 2 Abs. 2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 20. August 1980)

LUFTFAHRZEUG	Helikopter AS 350 B2	HB-XVD
HALTER	TUI AIR AG, 5303 Würenlingen	
EIGENTÜMER	TUI AIR AG, 5303 Würenlingen	
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1957	
AUSWEIS	für Privatpiloten (Kat. Hubschrauber)	
FLUGSTUNDEN	insgesamt 319 mit dem Unfallmuster 80	während der letzten 90 Tage 4 während der letzten 90 Tage 4
ORT	Helikopterlandeplatz Würenlingen	
KOORDINATEN	660 700 / 265 400	HOEHE 358 m/M
DATUM UND ZEIT	24. März 1992, 1850 Uhr Lokalzeit (UTC+1)	
BETRIEBSART	Privater Ueberlandflug	
FLUGPHASE	Landung	
UNFALLART	Kollision mit Hindernis	
PERSONENSCHADEN	Besatzung	Passagiere
		Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---
	Erheblich verletzt	---
	Leicht oder nicht verletzt	1
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Zerstört	
SACHSCHADEN DRITTER	Schaden am Hangar	

FLUGVERLAUF

Am 24. März 1992 führten der Pilot und der Leiter der Tui-Air die Verhandlungen für den Ankauf des Helikopters Ecureuil AS 350 B2, HB-XVD, zu Ende. Am Abend entschloss sich der neue Besitzer seinen Helikopter nach Altenrhein zu überfliegen. Er startete von der Basis der Tui-Air. Als er in Richtung Schaffhausen flog, zwang ihn das schlechte Wetter zur Umkehr.

Um 1850 Uhr befand sich der Pilot im Anflug auf die Basis der Tui-Air. Er beabsichtigte den Helikopter auf eine Rollebene abzustellen um ihn anschliessend in den Hangar hineinzurollen. Um dies zu erreichen, drehte er den Helikopter über dem Hangar um 180°. Während dieser im Vorwärtsflug durchgeführten Drehung, kollidierte der Heckrotor des Helikopters mit dem Hangardach; in der Folge drehte sich der Helikopter um die Hochachse. Bevor der Pilot realisierte was geschehen war, stürzte der Helikopter vor dem Hangar ab und kippte auf die linke Seite um. Gemäss Aussagen des Piloten zum Unfallzeitpunkt wurde es bereits Nacht. Die Sicht war ausreichend und hat ihn in keiner Art und Weise daran gehindert den Anflug durchzuführen.

Der Helikopter wurde zerstört und der Hangar beschädigt; der Pilot blieb unverletzt.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis für Privatpiloten (Helikopter).
- Es gab keine Anzeichen einer unfallrelevanten gesundheitlichen Beeinträchtigung des Piloten.
- Der Helikopter war zum gewerbsmässigen Einsatz VFR bei Tag und nichtgewerbsmässigen Einsatz VFR bei Tag zugelassen.
- Nachtbeginn am 24. März 1992 war um 1918 Uhr (Loc).
- Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit:

Wetter/Woken:	5-7/8 Basis um 800 m/M, leichter Regen
Sicht:	um 5 km
Wind:	variabel, 5 kt
Temperatur/Taupunkt:	03°C/01°C
Luftdruck:	997 hPa QNH
Sonnenstand:	nach Sonnenuntergang

BEURTEILUNG

Dem Piloten war die Basis der Tui-Air bekannt. Der Anflug auf diese Basis bedingt einen relativ hohen Anflug, da sie von Hindernissen umgeben ist. Laut eigener Aussagen, führte der Pilot das Rotationsmanöver von 180° um die Hochachse während dem sich der Helikopter noch in Vorwärtsgeschwindigkeit befand. Dies führte dazu, dass sich die Vorwärtsgeschwindigkeit in eine Rückwärtsbewegung umwandelte. Während dieser Flugphase ereignete sich die Kollision mit dem Hangardach. Ein sorgfältig durchgeführter Anflug hätte diese Kollision zweifelsfrei verhindert.

URSACHE

Der Unfall ist auf eine ungeeignete Anflugtaktik zurückzuführen.

Die Kommission verabschiedete den Schlussbericht einstimmig.

Bern, 17. Februar 1993

EIDG. FLUGUNFALL-
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION
Der Präsident:

gez. H. Angst