



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Hubschraubers Agusta Bell 206 B, HB-XCF

vom 4. April 1973

bei Gstaad/BE

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 3. September 1973 an den Kommissionspräsidenten am 15. Oktober 1973 abgeschlossen.

FLUGVERLAUF

Am Mittwoch, 4. April 1973, führte die Pilotin gewerbsmässige Skilift- und Transportflüge mit einem temporär in Grund, 4 km S Gstaad, stationierten Hubschrauber vom Typ Agusta Bell 206 B, HB-XCF, durch. In einem ersten Flug transportierte sie zwischen 0945 und 0957 Uhr MEZ vier Skifahrer auf einen Schneegrat nördlich des Staldenhorns. Im folgenden Flug beabsichtigte sie, eine weitere Gruppe von vier Skifahrern in den Raum "Obere Stalde", zirka 200 m unterhalb der ersten Landestelle, auf rund 2000 m/M zu befördern.

Der Start zum zweiten Flug erfolgte um 1005 Uhr. Die Pilotin plante, auf einer kleinen Geländeabflachung im unteren Teil eines steilen Schneeschanzes abzusetzen, wo sie bereits öfters gelandet war.

Nach einem direkten Anflug, den sie talaufwärts, parallel zum Hang und mit Rückenwind durchführte, will sie unmittelbar vor der Landung eine kräftige Böe von hinten links verspürt haben, die den Hubschrauber nach rechts gegen den Berg drückte. Im Augenblick, als sie den Hubschrauber nach links wegziehen wollte, erhielt sie aussagegemäss eine zweite Böe von oben, wodurch der Hauptrotor mit dem Hang in Berührung kam und unterhalb des Rotorkopfes abbrach. Der Rumpf fiel aus rund einem halben Meter Höhe in den Schnee, wo er zirka 1010 Uhr auf dem Bauch liegen blieb.

Koordinaten des Unfallortes: 584.580/141.760 (Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt 1265, Les Mosses und Blatt 1266, Lenk).

SCHÄDEN

Alle Insassen blieben unverletzt. Der Hubschrauber wurde schwer beschädigt. Kein Drittschaden.

BEFUNDE

1. Die Pilotin, geboren.1941, Berufspilotin, war Inhaberin eines gültigen Ausweises für Berufspiloten, Kategorie Hubschrauber, mit Erweiterung für Landungen im Gebirge sowie u.a. der Berechtigung für Bell 206.

Die Flugerfahrung der Pilotin betrug insgesamt 1946 h, wovon 86 h auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog sie 86 h, alle auf dem Unfall-Hubschrauber.

Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitliche Störungen zur Zeit des Unfalles.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind in den letzten 5 Jahren keinerlei Vorkommnisse verzeichnet.

2. Der Hubschrauber, Eigentum der Heliswiss AG, war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen. Es liegen keine Anhaltspunkte für irgendwelche vorbestandene Mängel am Hubschrauber vor.

Gewicht und Schwerpunkt lagen zur Zeit des Unfalles innerhalb der zulässigen Grenzen. Die maximal mögliche Schwebhöhe ausserhalb des Bodeneffekts lag bei den herrschenden Landebedingungen mindestens 1000 m über der Landeplatzhöhe.

3. Das Wetter im Unfallgebiet war sonnig, 3/8 Bewölkung mit Basis auf 2000-2500 m/M, Wind: leichte Bise, in Hangnähe leichte bis mässige Turbulenz. Sicht über 10 km, Temperatur: -10°C.

In den letzten 24 Stunden vor dem Unfallmorgen hatte es stark geschneit und es waren 10-30 cm lockerer Neuschnee gefallen.

4. Der Unfall ereignete sich auf einem vom Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement bewilligten Gebirgsflugplatz, auf welchem - wie dies allgemein üblich ist - keine ständigen Einrichtungen vorhanden und kein verantwortlicher Halter bezeichnet waren.
5. Es wurden keine Rauchwurfkörper zur eventuellen Kennzeichnung der Aufsetzstelle im Hubschrauber mitgeführt.

BEURTEILUNG

1. Die von der Pilotin ausgewählte Geländeabflachung wies eine Breite auf, die es erlaubt hätte, den Hubschrauber so

aufzusetzen, dass die Blattspitzen des Rotors nach der Landung mindestens 8 m vom Hang entfernt geblieben wären. Die Landeverhältnisse auf dem kleinen Platz wurden insofern erschwert, als die Landestelle nicht markiert war und ihre Schneedecke wie auch der gesamte steile Schneehang keinerlei Bezugspunkte in Form von Skispuren etc. aufwies.

2. Der Entschluss, den Landeanflug talaufwärts im Rückenwind durchzuführen, war unter dem gegebenen Geländeverlauf zweckmässig.
3. Es ist wenig wahrscheinlich, dass die vorhandene Turbulenz allein die Hangberührung zur Folge haben konnte.

Vielmehr ist anzunehmen, dass, über dem Landeplatz angekommen, die Pilotin mangels Anhaltspunkten beim Stabilisieren des Hubschraubers unbemerkt nach rechts schob. Dabei wurden der Neuschnee vom Rotor aufgewirbelt und die Sichtverhältnisse für die Pilotin weiter verschlechtert, worauf der Hauptrotor mit dem steilen Schneehang in Berührung kam.

UNFALLURSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Kollision des Hauptrotors mit einem steilen Schneehang während einer Aussenlandung im Gebirge bei erschwerten Wetter- und Geländebedingungen.

Bern, den 22. Dezember 1973