



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Hubschraubers Hughes 269 C HB-XDU

vom 5. Juli 1974

in Sienen ob Schwändi/GL

Summarisches Verfahren

UNTERSUCHUNGSBERICHT

LUFTFAHRZEUG Hubschrauber Hughes 269 C, HB-LEP
HALTER)
EIGENTÜMER Linth Helikopter AG, Mollis

PILOT Jahrgang 1921
AUSWEIS Führerausweis für Privatpiloten Kat.
Hubschrauber
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 61	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 36
MIT DEM UNFALLMUSTER 41	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 36

ORT Sienen ob Schwändi / GL (vorder
Glärnisch)
KOORDINATEN 722.250/208.120 **HÖHE ü/M** 1460 m
DATUM UND ZEIT 5. Juli 1974 1820 Uhr Lokalzeit
(GMT+1)

BETRIEBSART Privatverkehr VFR
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Überschlag

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT	1		
NICHTVERLETZT		1	

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

Erheblich beschädigt

SACHSCHADEN DRITTERHüttendach leicht
beschädigt

UNFALLHERGANG

Freitag, den 5. Juli 1974, um 1654 Uhr MEZ startete der Pilot in Mollis mit dem Hubschrauber Hughes 269 C HB-XDU nach Schwändi/GL, um von dort aus im Rahmen seiner Weiterbildung zum Erwerb des Berufspilotenausweises unentgeltlich Transportflüge durchzuführen.

In Schwändi traf der Pilot einen Bekannten, der zusammen mit einem Kollegen auf den Landeplatz gekommen war, in der Hoffnung, dass der Pilot sie auf eine Alphütte auf den Schwänden-Sienen hinauf fliegen werde.

Der Pilot, welcher vier vorbereitete Unterlasten auf das sogenannte Baumgärtli in 1540 m/Höhe auf der Ostflanke des Vorder Glärnisch zu befördern hatte, lud einen dieser Personen zu einem Rekognoszierungsflug ein. Beim Baumgärtli liess er seinen Fluggast aussteigen und führte anschliessend in vier Rotationen den Materialtransport durch.

Hach Ausklinken der letzten last liess der Pilot den Fluggast wieder einsteigen, um ihn bei der 500 m südlich und rund 100 m tiefer gelegenen oben erwähnten Alphütte abzusetzen. Er landete dort auf einer aus aufgestapelten Steinen erstellten Lawinenschutzaufschüttung, die sich in der Fortsetzung des Hüttendaches gegen den Hang erstreckt, liess seinen Fluggast aussteigen und flog nach Schwändi zurück, um dort dessen Begleiterin abzuholen.

Einige Minuten später setzte er mit dem Fluggast an Bord erneut auf der Lawinenschutzaufschüttung zur Landung an. Als, nach Aussage des Piloten, der Hubschrauber ruhig auf den Kufen stand, vergewisserte er sich mit Auf- und Abbewegungen des Rotor-Hauptverstellknüppels, dass die steinige Unterlage einen sichern Stand bot, ging dann mit dem Knüppel an den unteren Anschlag und reduzierte die Motorleistung. Plötzlich neigte sich der Hubschrauber ruckartig auf die linke Seite. Die Rotorblätter schlugen auf das Hüttendach, der Rumpf machte eine Vierteldrehung nach rechts und kippte seitlich links auf das Dach um. Der Pilot wurde am linken Arm leicht verletzt.

BEFUNDE

- Der Pilot war sowohl formell als auch materiell berechtigt,

diese Flüge durchzuführen. Anzeichen für eine gesundheitliche Beeinträchtigung lagen keine vor. Eine auf ausdrücklichen Wunsch des Piloten vorgenommene Blutprobe verlief negativ. In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keine besonderen Vorkommnisse vermerkt.

Der Pilot ist auch im Besitz eines gültigen Führerausweises für Motorflugzeuge mit Erweiterung für Gebirgslandungen. Seine Erfahrung auf Flächenflugzeugen beträgt über 650 Flugstunden und rund 4000 Landungen.

- Der Hubschrauber war zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte dafür, dass er sich nicht in lufttüchtigem Zustand befunden hätte. Gewicht und Schwerpunkt befanden sich im zulässigen Bereich.
- Das Wetter hatte auf den Unfall keinen Einfluss (1-2/8 Cu und Sc in 2000-3000 m/M, Sicht 20-30 km, windstill, Lufttemperatur 13°, Luftdruck 1015 mb).

BEURTEILUNG

Die unmittelbare Ursache des Umkippens konnte nicht eindeutig ermittelt werden, liegt aber vermutlich darin, dass infolge Wegrutschens eines oder mehrerer vom Landegestell belasteter Steine der Hubschrauber aus dem Gleichgewicht gebracht wurde.

Die Hypothese einer durch einseitige Belastung erzeugten Überbeanspruchung des am Ende der linken Rohrkufe konstruktiv etwas schwach ausgelegten und gebrochen vorgefundenen Glasfiberskis konnte nicht bestätigt werden. Die Untersuchung des Landegestelles hat vielmehr gezeigt, dass der Bruch des Skis auf eine von oben nach unten gerichtete Biegebeanspruchung zurückzuführen ist, die höchstwahrscheinlich nach dem Umkippen des Hubschraubers während der als Folge der Dachberührung durch den Rotor beobachteten Rechtsdrehung des Rumpfes entstanden ist.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Der Unfall ist auf die Benützung eines objektiv ungeeigneten Landeplatzes zurückzuführen.

Bern, den 27. September 1974

Genehmigt an der Sitzung der Eidg. Flugunfall-Untersuchungs-
kommission vom 31. Januar 1975.