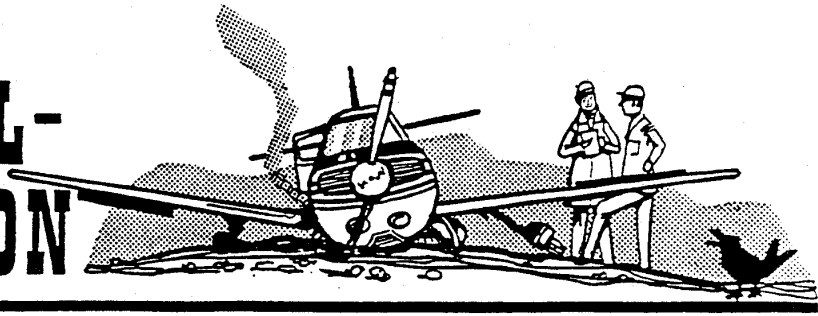


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 149

Braunschweig, März 1998

Außenlastflüge mit Hubschraubern

Im April 1997 ereignete sich ein Flugunfall bei einem Außenlastflug, bei dem Baumaterial zu einer Burgruine transportiert wurde.

Zur Aufnahme der Außenlast stieg der Hubschrauber im Schwebeflug auf eine Höhe von ca. 30 m über Grund. Der Pilot konnte das Lastenseil und die Last über den Spiegel bzw. direkt durch die Türöffnung der ausgebauten linken Tür beobachten. Über der aufzunehmenden Last wurde der Hubschrauber in einen stationären Schwebeflug gebracht, und die Last wurde in den unteren Haken eingehängt. Beim Start geriet der Hubschrauber in eine unkontrollierte Fluglage, prallte gegen eine nahe Felswand und schlug auf dem Boden auf. Der Pilot starb wenige Stunden nach dem Unfall an den Kopfverletzungen und seinen schweren inneren Verletzungen.

Für die Untersuchung standen auch Videoaufnahmen zur Verfügung, auf denen die wesentlichen Passagen des Unfallherganges zu sehen sind.

Der Unfall wurde durch eine Linksdrehung des Hubschraubers während des Starts in den Schwebeflug eingeleitet. Dabei legte sich das Lastenseil über den hinteren Teil der linken Kufe. Der Pilot bemerkte dies nicht und flog so über die aufzunehmende Last. Diese Tatsache ist von einigen Außenstehenden beobachtet worden, aber niemand maß ihr eine Bedeutung zu. Als der Hubschrauber die Last anhub, um zu starten, wurde er außerhalb des zulässigen Schwerpunktbereiches betrieben. Die seitlichen Schiebe- und Drehbewegungen, die der Hubschrauber zwangsweise einnahm, konnten durch Steuerbewegungen nicht ausgeglichen werden. Der Unfall ist auf eine im Grunde geringfügige Unaufmerksamkeit des Hubschrauberführers zurückzuführen. Er hätte über einen längeren Zeitraum noch verhindert werden können, wenn jemand, solange die Last noch nicht am Hubschrauber hing, die Gefahr erkannte und den Piloten gewarnt hätte. Das Unternehmen hatte zwar einen weiteren Mitarbeiter für den Einsatz abgestellt, seine Aufgabe war es aber nur, den Hubschrauber technisch zu betreuen. Er war weder für das Einhängen der Außenlast, noch für eine den Piloten unterstützende Überwachungsfunktion zuständig.

Im Unternehmen gab es zum damaligen Zeitpunkt keine speziellen flugbetrieblichen Regelungen für den Außenlastflugbetrieb. Die Hubschrauberführer konnten sich den Flugbetrieb nach ihren persönlichen Vorstellungen organisieren. Sie konnten einen Einweiser einteilen oder auf ihn verzichten. Erst nach dem Unfall wurde das Flugbetriebshandbuch auf Weisung der Genehmigungsbehörde entsprechend überarbeitet. Jetzt ist ein Einweiser bzw. Beobachter vorgeschrieben, der mit dem Piloten in Funk- bzw. Sichtkontakt steht und dessen Aufgabe es ist, die Last zu beobachten, den Piloten zu unterstützen und ggf. zu warnen.

Die Flugunfalluntersuchungsstelle empfiehlt allen Luftfahrtbehörden, denen die Aufsicht über Luftfahrtunternehmen obliegt, die Außenlastflüge mit Hubschraubern durchführen, die Flugbetriebshandbücher dieser Unternehmen auf spezielle Regelungen für den Außenlastbetrieb hin zu überprüfen. Dabei sollten sie den Regelungen über Einweiser/Beobachter besondere Aufmerksamkeit widmen.

Verteiler

Luftfahrtbehörden der Länder, Deutscher Hubschrauberverband, Beauftragte für Flugunfalluntersuchung, LBA II 3, II 34, II 451