

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type, Agusta A119,
am 24.02.2001, um ca. 15:58 Uhr UTC ca. 50 m südwestlich der Bergstation
Velilleckbahn, Gemeinde Ischgl, A-6561, Bundesland Tirol
GZ.: 2023-0.145.984

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 06. Juni 2023

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Dieser vereinfachte Untersuchungsbericht wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes genehmigt.

Copyright und Haftung:

Das Urheberrecht und die Nutzungsrechte liegen beim Medieninhaber. Die Erstellung, die Verwendung und die nicht kommerzielle Wiedergabe von Kopien sowie der auszugsweise Abdruck sind nur mit Quellenangabe gestattet. Jede andere Verwendung, insbesondere die kommerzielle Verwendung oder Weitergabe sowie die Erstellung und Verbreitung von veränderten, gekürzten oder in Fremdsprachen übersetzten Versionen dieses Berichts, ist nur nach schriftlicher Genehmigung des Medieninhabers zulässig.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmk.gv.at/impresum/daten.html

Vorwort

Die Untersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Da sich der gegenständliche Vorfall vor Inkrafttreten des UUG 2005 ereignet hat, ist die Untersuchung gemäß der Übergangsbestimmung des § 28 Abs. 1 UUG 2005 nach den Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG, BGBl. I Nr. 105/1999, aufgehoben durch BGBl. I Nr. 123/2005, mit einem Bericht abzuschließen.

Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Unfalles oder der Störung zu richten. Die gegenständliche Untersuchung wird mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht gemäß § 11 Abs. 4 FIUG abgeschlossen. Der vereinfachte Untersuchungsbericht hat lediglich Angaben über die an dem Vorfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Hergang des Vorfalles zu enthalten.

Zweck der Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Unfalles oder der schweren Störung zur Verhütung künftiger Unfälle oder schwerer Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Der Bericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten natürlichen oder juristischen Personen gewahrt wird.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC - 1 Stunden).

Hinweis

Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Unfalles oder der Störung sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten. Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen.

Die Untersuchung ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst. Die Ermittlung der Ursachen dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	6
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 24.02.2001 von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Untersuchungseinleitung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des UUG 2005 und vor der Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB). Die SUB hat in weiterer Folge die gegenständliche Untersuchung übernommen. Aufgrund der Vielzahl der damals eingeleiteten Untersuchungen sowie wegen zwischenzeitlich fehlender personeller Ressourcen hat sich eine erhebliche Anzahl an nicht abgeschlossenen Untersuchungen von lange zurückliegenden Vorfällen ergeben. Die SUB ist nunmehr bestrebt, diesen Rückstand ehestmöglich abzarbeiten.

Die gegenständliche Untersuchung wird daher mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht abgeschlossen, wie dies gemäß § 11 Abs. 4 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG bei Unfällen und Störungen, deren Untersuchungsergebnisse nicht von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheit der Luftfahrt sind, vorgesehen ist. Eine Anhörung (Stellungnahmeverfahren) hat in derartigen Fällen gemäß § 10 Abs. 3 FIUG zu unterbleiben. Der vereinfachte Untersuchungsbericht enthält lediglich Angaben über die an dem Unfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang (§ 11 Abs. 5 FIUG).

Sachverhalt

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge

Betreiber:	Luftverkehrsunternehmen
Luftfahrzeughersteller:	Agusta Westland
Type/Modell:	A119
Luftfahrzeugart:	Hubschrauber
Staatszugehörigkeit:	Italien
Unfallort:	50 m südwestlich der Bergstation Velilleckbahn, 46° 59' 55" N 010° 19' 12" E ca. 2220 m über dem Meer
Flugphase:	Landephase

1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Erhebungen des Bezirksgendarmeriepostens Landeck und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

An diesem Tag flog der Pilot im Rahmen von Lawinensprengarbeiten mit dem Hubschrauber des Typs Agusta A119 Koala insgesamt 4 Stunden und 31 Minuten und anschließend einen Rettungseinsatz von der Bodenalpe im Schigebiet Ischgl zum Krankenhaus Zams und retour. Um 15:54 Uhr wurde der Hubschrauber von der Leitstelle (Pistenrettung Idalpe) zu einem neuerlichen Rettungseinsatz zur Bergstation der Velilleckbahn bei der Abfahrt Nr. 4 im Schigebiet Ischgl gerufen. Der Pilot steuerte die Maschine, in der noch der Flugretter und der Notarzt saßen, in Richtung Bergstation. Zu diesem Zeitpunkt herrschten diffuses Licht, leichter Schneefall und annähernd Windstille. Der Pistenretter wollte den herannahenden Hubschrauber auf einem Schiweg in der Nähe der Bergstation der Velilleckbahn einweisen. Da dem Piloten und dem Flugretter der Landeplatz als ungeeignet erschien, wies der Flugretter den Pistenretter über Funk an, weiter in Richtung Bergstation zu gehen und dort die Einweisung vorzunehmen. Eine Landung ohne Einweiser war aufgrund des lockeren Neuschnees und der fehlenden Anhaltspunkte (Referenzen) nicht möglich. Der Pilot drehte den Hubschrauber nach links über die Bergstation der Velilleckbahn ab und flog einen Bogen, ehe er erneut zum Landen ansetzte. Zu diesem Zeitpunkt war der Einweiser noch

auf dem Weg zu dem ihm angeordneten Platz. Der Pilot steuerte den Hubschrauber in Richtung Landeplatz und ging in den Schwebeflug über, um auf die Einweisung zu warten. Während des Schwebeflugs in Bodennähe wirbelte es plötzlich durch den Downwash derart viel Neuschnee auf, dass der Pilot jegliche Anhaltspunkte und Flugsicht verlor (sog. „White out“). Da er die Gefährlichkeit der Situation erkannte, wollte er sich mit einer Rechtsdrehung aus der Situation retten. Dabei streifte der Hauptrotor einen südwestlich der Einweistelle befindlichen Hangrücken und stürzte ab. Der Hubschrauber schlug mit den Landekufen im tiefen Neuschnee auf dem abfallenden Hang auf und kippte dabei nach links talseitig um. Durch den Absturz wurden der Flugretter und der Pilot leicht verletzt. Der Notarzt blieb unverletzt. Am Hubschrauber entstand Totalschaden.

Abbildung 1 Absturzstelle



Quelle: BEV bearb. SUB/ZLF

Die Absturzstelle ist in Abbildung 1 rot markiert dargestellt.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte	2		
Keine	1		

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub