

Zwischenbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type Robinson R22 Beta,
am 15.08.2007, um ca. 18:07 Uhr UTC am Flugplatz Wr. Neustadt Ost,
2700 Wr. Neustadt, Niederösterreich

GZ.: 2023-0.288.324

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

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

Zwischenbericht

Dieser Zwischenbericht 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/impressum/daten.html

Vorwort

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

Einziges Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle. Die Sicherheitsuntersuchung zielt nicht darauf ab, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären (§ 4 UUG 2005).

Wenn nicht anders angegeben sind Sicherheitsempfehlungen an jene Stellen gerichtet, welche die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Die Entscheidung über die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen liegt bei diesen Stellen.

Der Zwischenbericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten Personen gewahrt wird.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 2 Stunden).

Hinweis

Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung und die dabei anzuwendenden Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit gewinnen will, festgelegt.

Hinweis zu abgebildeten Personen:

Auf Darstellungen von Gegenständen und Örtlichkeiten (Fotos) in diesem Bericht sind eventuell unbeteiligte, unfallerhebende oder organisatorisch tätige Personen und Einsatzkräfte zu sehen, die gegebenenfalls anonymisiert sind. Da die Farben der Kleidung dieser Personen (z.B. Leuchtfarben von Warnwesten) möglicherweise von der Aussage der Darstellungen ablenken können, wurden diese bei Bedarf digital retuschiert (z.B. ausgegraut).

Inhalt

Vorwort.....	3
Einleitung.....	6
1 Tatsachenermittlung.....	7
1.1 Beteiligte Luftfahrzeuge/Beteiligtes Luftfahrzeug.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug.....	9
1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte.....	9
1.6 Geplante Untersuchungsschritte.....	9
2 Sicherheitsprobleme.....	10
3 Sicherheitsempfehlungen.....	11

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Luftfahrt, wurde am 15.08.2007 von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert.

Gemäß Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 in der Fassung BGBl. I Nr. 123/2005 wurde eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet.

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligte Luftfahrzeuge/Beteiligtes Luftfahrzeug

Luftfahrzeughalter:	Juristische Person, Österreich
Luftfahrzeughersteller:	Robinson Helicopter Company, Vereinigte Staaten von Amerika
Type/Modell:	R22 Beta
Luftfahrzeugart:	Drehflügler
Luftfahrzeugkategorie:	Hubschrauber
Antriebsart:	Kolbenmotor
Gewichtsklasse:	0 bis 2250 KG
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Etwa 50 M südlich der Viktor Lang Straße, Flugplatz Wr. Neustadt Ost (LOAN), 2700 Wr. Neustadt, Niederösterreich
Datum und Zeitpunkt:	15.08.2007, ca. 18:07 Uhr
Flugphase:	Autorotation
Startflugplatz:	Zivilflugplatz Wr. Neustadt Ost (LOAN)
Zielflugplatz:	Zivilflugplatz Wr. Neustadt Ost (LOAN)

1.2 Hergang

Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen der beiden Hubschrauberinsassen und von Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Um 17:49 Uhr wurde bei der Flugplatzbetriebsleitung LOAN ein Übungsflug mit dem Hubschrauber Type Robinson R22 Beta angemeldet.

Der verantwortliche Pilot (Pilot A) des Hubschraubers führte im Flugplatzverkehr des Zivilflugplatzes LOAN Platzrunden, Schwebeflüge und Autorotationen durch in Vorbereitung auf seine Hubschrauber-Fluglehrerprüfung. Zu diesem Zweck saß er auf dem linken Pilotensitz. Am rechten Pilotensitz saß ein weiterer Hubschrauberpilot als zweiter

Pilot (Pilot B), da Alleinflüge mit Hubschraubern der Type Robinson R22 Beta nur vom rechten Sitz zulässig waren („Solo flight from right seat only.“).

Im Zuge einer von Pilot A durchgeführten Autorotation kam es während des Ausschwebens (Flare) in Pistenrichtung 10 zu einer Drehbewegung um die Hochachse (Gierachse) und Pendelbewegungen um die Quer- und Längsachse des Hubschraubers.

Pilot A hatte vor dem Einleiten des Ausschwebens den Gasdrehgriff in Vollgasstellung gedreht. Pilot B nahm beim Ablesen der Instrumentenanzeigen des Hubschraubers keinen Anstieg der Motorleistung wahr.

Pilot A versuchte den Hubschrauber mit der Heckrotorblattsteuerung (Pedale) und der zyklischen Hauptrotorblattsteuerung (Stick) zu stabilisieren. Beim Aufsetzen des nach links gierenden Hubschraubers am Boden wurden Heckausleger, Leitwerk, Heckrotorgetriebe und Heckrotor beschädigt. Der Notsender (Emergency Locator Transmitter/ELT) löste nicht aus. Der Hubschrauber kam am Kufenlandegestell zum Stillstand.

Beide Piloten blieben unverletzt und konnten den Hubschrauber selbständig verlassen.

Zum Unfallzeitpunkt herrschte Windstille und eine Boden- bzw. Flugsicht von mehr als 8 KM.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	-	-	-
Schwere	-	-	-
Leicht/Keine	2	-	-

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt.

1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Flugverlauf und Unfallhergang
- Personenschäden
- Sachschäden
- Zivilluftfahrerschein und Flugerfahrung des verantwortlichen Piloten (Pilot A)
- Zivilluftfahrerschein des zweiten Piloten (Pilot B)
- Nachprüfung und Instandhaltung des Luftfahrzeugs
- Betriebs- und Wartungsanweisungen des Luftfahrzeugs
- Flugwetter am Unfallort
- Zustand des Luftfahrzeugs und der Ausrüstungsgegenstände

1.6 Geplante Untersuchungsschritte

- Erstellung des Entwurfs des Abschlussberichts gemäß Art. 16 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;
- Durchführung der Konsultation gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und des Stellungnahmeverfahrens im Sinne des § 14 Abs. 1 in Verbindung mit § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 in der geltenden Fassung;
- Herausgabe von Untersuchungsberichten im Sinne des Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.


Diese Liste ist nicht abschließend. Weitere Untersuchungsschritte können sich aus den ermittelten Sachverhalten, weiteren Informationen und erlangten Erkenntnissen ergeben.

2 Sicherheitsprobleme

Während der Sicherheitsuntersuchung sind keine Sicherheitsprobleme zu Tage getreten, welche etwaige Präventivmaßnahmen erfordern würden, die nach Auffassung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes unverzüglich zur Verbesserung der Flugsicherheit zu ergreifen wären.

3 Sicherheitsempfehlungen

Keine.



Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
+43 1 711 62 65-0
fus@bmk.gv.at
bmk.gv.at/sub