

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type, Hughes 269C,
am 11.12.2001, um ca. 13:25 Uhr UTC am Flugplatz Stockerau,
Gemeinde Stockerau, A-2000, Bundesland Niederösterreich
GZ.: 2023-0365.910

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 23. Mai 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.

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
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	8

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 11.12.2001 um ca.13:45 Uhr 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:	Flugschule
Luftfahrzeughersteller:	Schweizer Aircraft Corporation, USA
Type/Modell:	Hughes 269C
Luftfahrzeugart:	Hubschrauber
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Flugplatz Stockerau, Niederösterreich, N48° 24' 35"; E 016° 10' 30" 209 m über dem Meer
Flugphase:	Schwebeflug
Startflugplatz:	Flugplatz Stockerau
Datum und Zeitpunkt:	11.12.2001 um ca.13:25 Uhr

1.2 Hergang

Der Flugverlauf und der Hergang wurden aufgrund der Aussagen der Luftfahrzeuginsassen in Verbindung mit den Erhebungen der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Der Fluglehrer führte als verantwortlicher Pilot auf dem Hubschrauber Type Hughes 269C im Bereich des Flugplatzes Stockerau mit einem Flugschüler einen Ausbildungsflug am Doppelsteuer durch. Während des Schwebefluges in 2-3 m über Grund leitete der Flugschüler durch übermäßigen Ausschlag des linken Heckrotorsteuerpedals eine Linksdrehung um die Hochachse ein, die von ihm nicht unter Kontrolle gebracht werden konnte (Hauptrotor linksdrehend). Als der Fluglehrer korrigierend eingreifen und mit dem rechten Heckrotorsteuerpedal die Drehung stoppen wollte, brach dieses in Höhe der Bohrung des Befestigungssplints. Da der Flugschüler auf Anweisung des Fluglehrers die Drehung nicht stoppen konnte, gab der Fluglehrer das Kommando „My control“, welches vom Flugschüler mit „Your control“ quittiert wurde, und setzte zur Landung an. Der Hubschrauber schlug - sich weiter um die Hochachse nach links drehend - hart am Boden auf. Der Fluglehrer gab an, keinen ungewöhnlichen Widerstand beim Austreten des rechten Pedals verspürt zu haben.

Der Flugschüler gab an, nach dem Kommando „My control“ nicht gegen die Pedalausschläge des Fluglehrers gearbeitet oder diese blockiert zu haben. Hecksporn und vertikale Stabilisierungsflosse hinterließen eine gegen den Uhrzeigersinn (Linksdrehung) verlaufende Spur in der Schneedecke. Beide Insassen waren angeschnallt und konnten den Hubschrauber aus eigener Kraft verlassen. Der Fluglehrer wurde leicht verletzt, als er beim Verlassen des Hubschraubers mit dem Kopf gegen einen Metallbeschlag am rechten Türrahmen stieß.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte/Keine	2		

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