

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type, Hughes 269C,
am 20.05.2002, um ca. 13:24 Uhr UTC in Farcha,
Gemeinde Krottendorf, A-8160, Bundesland Steiermark
GZ.: 2023-0.530.106

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 18. August 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 + 2 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 22.05.2002 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

Betreiber:	Luftverkehrsunternehmen
Luftfahrzeughersteller:	Hughes Helicopters, USA
Type/Modell:	Hughes 269C
Luftfahrzeugart:	Hubschrauber
Staatszugehörigkeit:	Deutschland
Unfallort:	Farcha, N 47° 11' 20"; E 015° 39' 49" 416 m über dem Meer
Flugphase:	Steigflug

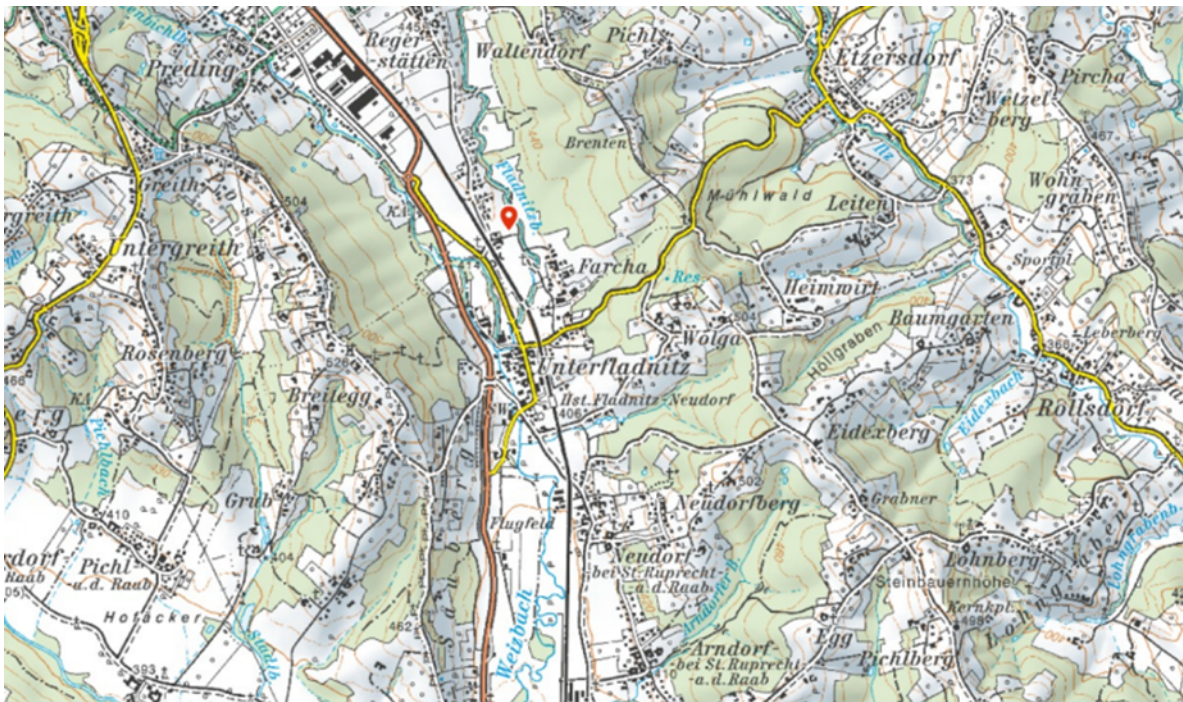
1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen des Piloten und der Erhebungen der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Am 22.05.2002 startete der Pilot um 15:22 Uhr mit einem Fotografen in Weiz, um Luftbilddaufnahmen zu machen. Kurz nach dem Start, im Steigflug in ca. 100 m Höhe über Grund, begann der Hubschrauber zu dröhnen und zu vibrieren. Die Hauptrotordrehzahl fiel sehr schnell ab und der Pilot musste in den Sinkflug übergehen. Eine Autorotation war wegen der geringen Höhe und der Geländebeschaffenheit nicht möglich. Durch das schnelle Absenken des Pitches gelang es dem Piloten, kurzzeitig die Hauptrotordrehzahl zu erhöhen. Um über die Bäume auf einen Acker zu gelangen, musste der Pilot wieder Leistung ziehen, wodurch die Hauptrotordrehzahl wieder abfiel. Der Hubschrauber erreichte den Acker schließlich mit Unterdrehzahl und hoher Sinkrate. Beim Versuch einer Rutschlandung sank der Hubschrauber in dem weichen unebenen Acker ein und geriet dabei in Schräglage. Um ein Umkippen zu verhindern, versuchte der Pilot, mit der verbleibenden Drehzahl des Rotors die Maschine aufzurichten. Dabei drehte sich der Hubschrauber um 180° und blieb mit der Front zur Landerichtung stehen. Landegestell, Heckausleger und Hauptrotorblätter wurden bei der Landung stark beschädigt. Der Pilot und der Passagier blieben unverletzt. Zwischen dem Auftreten des Leistungsverlustes und der Landung hatte der Pilot ungefähr 10 bis 15 Sekunden Zeit. Vor dem Start tankte der Pilot den Hubschrauber und führte

Schwebeübungen durch, um das Flugverhalten zu testen: Dabei konnte er nichts Ungewöhnliches feststellen. Magnet- und Wasserchecks verliefen ebenfalls ohne Auffälligkeiten. Ein am 26. Juni 2002 durchgeführter Prüflauf erbrachte keine Hinweise auf einen technischen Defekt am Triebwerk des gegenständlichen Hubschraubers. Die Überprüfung des Treibstoffes „AVGAS“ ergab folgendes Ergebnis: Die Zusammensetzung des geprüften Treibstoffes entspricht der Zusammensetzung des Treibstoffes AVGAS, diese ist jedoch mit etwas Wasser und organischen Material verunreinigt.

Abbildung 1 Unfallstelle



Quelle: Austrian Map bearb. SUB/ZLF

Die Unfallstelle ist in Abbildung 1 rot markiert dargestellt.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Keine	1	1	

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Der Hubschrauber wurde beschädigt.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub