

Zwischenbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type Bell 206 B,
am 08.02.2008, um ca. 08:30 Uhr UTC im Toten Gebirge,
Gemeinde 8993 Grundlsee, Bezirk Liezen, Steiermark
GZ.: 2024-0.018.132

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2024. Stand: 24. Januar 2024

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/impresum/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 + 1 Stunde).

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.

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	8
1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte	8
1.6 Geplante Untersuchungsschritte.....	9
2 Sicherheitsprobleme.....	10
3 Sicherheitsempfehlungen	11

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Luftfahrt, wurde am 08.02.2008 von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über das als vermisst geltende Luftfahrzeug informiert. Das Luftfahrzeug wurde am 09.02.2008 aufgefunden. Gemäß Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 in der Fassung BGBl. I Nr. 2/2008 wurde eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet.

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligte Luftfahrzeuge/Beteiligtes Luftfahrzeug

Halter:	Luftfahrtunternehmen
Luftfahrzeughersteller:	Bell Helicopter Textron, Kanada
Type/Modell:	206 B
Luftfahrzeugart:	Luftfahrzeug schwerer als Luft
Luftfahrzeugkategorie:	Hubschrauber
Antriebsart:	Wellenturbine
Gewichtsklasse:	0 bis 2250 KG
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Totes Gebirge, Gemeinde 8993 Grundlsee, Bezirk Liezen
Datum und Zeitpunkt:	08.02.2008, ca. 08:30 Uhr
Flugphase:	Flugmanöver
Startflugplatz:	Zivilflugplatz Wels (LOLW)
Zielflugplatz:	unbekannt

1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang des Unfalls wurden aufgrund von Flugwegaufzeichnungen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Der Pilot startete am 08.02.2008 um ca. 07:56 Uhr mit dem Hubschrauber der Type Bell 206B auf dem Zivilflugplatz Wels (LOLW) zu einem nicht kontrollierten Flug nach Sichtflugregeln. Als Mindestbesatzung des Hubschraubermusters war ein:e Pilot:in vorgeschrieben. An Bord des Hubschraubers befand sich eine weitere Person, welche ebenfalls über eine Qualifikation als Hubschrauberpilot:in verfügte. Der Flug führte nach Süden über den Traunstein und weiter ins Tote Gebirge. Während des Fluges wurden Anflüge außerhalb eines Flugplatzes durchgeführt. Die Trasse der in nördlicher Richtung vom Grundlsee zum Albert-Appel-Haus verlaufenden Materialseilbahn „*Appelhaus*“ wurde um ca. 08:26 Uhr auf südöstlichem Kurs überflogen. Um ca. 08:30 Uhr kollidierte der Hubschrauber auf westlichem Kurs mit dem Tragseil der in der Sichtflugkarte ICAO

1:500.000 als unbefeuertes Hindernis erfassten Materialseilbahn. Das Luftfahrzeug kam ca. 180-190 M westlich des Kollisionspunkts mit der Oberseite nach unten zum Liegen. Beide Insassen erlitten tödliche Verletzungen. Der Hubschrauber wurde zerstört.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagier:innen	Andere/Unbekannt
Tödliche	1	-	1
Schwere	-	-	-
Keine	-	-	-

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Flugverlauf und Unfallhergang
- Personen- und Sachschäden
- Qualifikation und Erfahrung der Personen an Bord des Hubschraubers
- Nachprüfung, Instandhaltung und Beladung des Hubschraubers
- Meteorologische Bedingungen am Unfallort
- Flugwegaufzeichnungen des Hubschraubers
- Beschreibung des Unfallorts
- Verteilung und Zustand der Wrackteile des Hubschraubers
- Zustand der Materialseilbahn
- Medizinische Informationen und Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen
- Luftfahrtbehördliche Bewilligungen
- Überlebensaspekte

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