

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Cessna T 210 M,
am 13.08.2001, um ca. 05:50 Uhr UTC im Bereich des Ortsteil Meils,
Gemeinde Axam, A-6094, Tirol
GZ.: 2023-0.241.869

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 4. April 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.

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	7
1.2 Hergang	7
1.3 Personenschäden	10
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	10
1.5 Andere Schäden	10

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 13.08.2001 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 Einleitung der Untersuchung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des Unfalluntersuchungsgesetzes 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:	Privatperson
Luftfahrzeughersteller:	Cessna Aircraft Company
Type/Modell:	Cessna T 210 M
Luftfahrzeugart:	einmotoriges Flugzeug mit Kolbenmotor
Staatszugehörigkeit:	Vereinigte Staaten von Amerika
Unfallort:	Gemeinde Axams, Ortsteil Meils, N 47° 14,3' E 011° 16,8'
Ortshöhe über dem Meer:	ca. 880 m
Startflugplatz:	Flughafen Innsbruck LOWI
Zielflugplatz:	Flugplatz Vilshofen EDMV

1.2 Hergang

Der Flugverlauf und der Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Beteiligten und Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Für den Morgen des 13. August 2001 war ein Flug vom Flughafen Innsbruck LOWI zum Flugplatz Vilshofen EDMV geplant. Für den gegenständlichen Flug wurde ein Flugplan aufgegeben.

Vom Kontrollturm am Flughafen Innsbruck konnte beobachtet werden, wie der Pilot gemeinsam mit seinem Passagier eine Betankung des gegenständlichen Luftfahrzeuges durchführte.

Um ca. 05:40 Uhr UTC war der Pilot abflugbereit und nahm über Funk Kontakt mit dem Kontrollturm bzw. der Flugverkehrskontrolle ATC auf. Für den Abflugzeitpunkt war ein Zeitfenster bzw. ein „Slot“ vorgesehen, welcher vom Piloten einzuhalten war, um eine Koordination bzw. einen reibungslosen Ablauf mit dem an- und abfliegenden Verkehr zu gewährleisten.

Nach Erhalt der Rollfreigabe übermittelte die Flugverkehrskontrollstelle ATC dem Piloten die Streckenfreigabe, worauf dieser mitteilte, dass er sein Kartenmaterial vergessen hatte. Nach der Klärung der Thematik des vergessenen Kartenmaterials wurde von ATC vorgeschlagen, den Abflug gemäß den Anweisungen von ATC nach Sichtflugregeln durchzuführen, da dies vom vorherrschenden guten Flugwetter her eindeutig möglich sei.

Der Pilot erhielt in weiterer Folge die Anweisungen von der Flugverkehrskontrollstelle ATC für die Abflugroute gemäß Sichtflugregeln VFR, weiters zum Rollhalt der Betriebspiste 26 zu rollen und nach einem landenden Luftfahrzeug (Linienflugzeug) zum Abflugpunkt auf die Betriebspiste 26 zu rollen.

Der Pilot leistete den Anweisungen Folge und bekam nach der Positionierung des Luftfahrzeuges am Abflugpunkt der Betriebspiste 26 von der Flugverkehrskontrollstelle ATC um ca. 05:49 Uhr UTC die Abflugfreigabe mit der Anweisung, nach Sichtflugregeln in Richtung des Funkfeuers Rattenberg RTT zu fliegen. Der Pilot las den Funkspruch bzw. die Anweisungen korrekt zurück und begann unmittelbar danach mit dem Startlauf.

Zirka fünf Minuten nach dem Start forderte ATC den Piloten auf, den Steigflug durch die Höhe von 8000 Fuß (ft) zu melden. Da keinerlei Reaktion auf diesen Funkspruch erfolgte, versuchte die Flugverkehrskontrollstelle noch weitere drei Male den Piloten zu erreichen, jedoch vergeblich.

Die Rekonstruktion des Flugweges lässt auf ein zu frühes Einleiten einer Linkskurve nach dem Start schließen, was nicht dem genehmigten Abflugverfahren nach Sichtflugregeln VFR entspricht. Nach dem Abheben folgte der Pilot dem Kurs der verlängerten Pistenrichtung der Betriebspiste 26, leitete dann jedoch früher als das Sichtflugverfahren es beschreibt, den Querabflug nach Süden ein.

Das ansteigende Gelände mit darauf situierten Luftfahrthindernissen, insbesondere einer Hochspannungsleitung, befanden sich somit am direkten Flugweg des Flugzeugs.

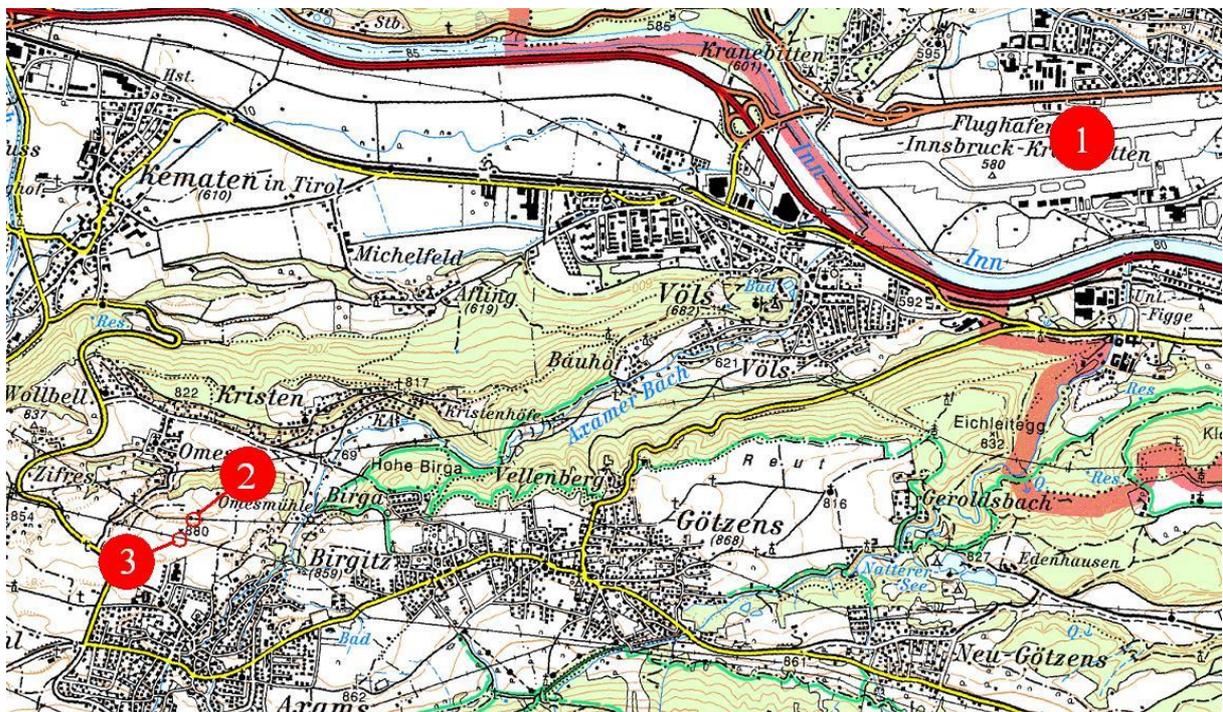
Während des Steigfluges ist die Sicht aus dem Cockpit bei dieser Luftfahrzeugtype unter Umständen aufgrund der hohen Oberkante des Instrumentenbrettes, in Verbindung mit einer eventuell zu niedrig eingestellten Sitzhöhe, schwierig, sodass die Sicht auf relevante topographische Gegebenheiten und Hindernisse erschwert bzw. eingeschränkt sein kann.

Das Flugzeug berührte und durchtrennte während des eingeschlagenen Kurses in Richtung Süden das oberste Kabel (Erdungsseil) einer Hochspannungsleitung. Der daraus resultierende Geschwindigkeitsverlust ließ das Luftfahrzeug in weiterer Folge aufgrund eines Strömungsabrisses in einem steilen Winkel nach unten stürzen.

Da das Gelände in Flugrichtung Süden noch weiter ansteigt, war das Wiedererlangen einer flugfähigen Mindestgeschwindigkeit durch Drücken bzw. Senken der Luftfahrzeugnase nicht möglich, sodass das Luftfahrzeug in weiterer Folge unweit der Hochspannungsleitung auf dem Boden aufschlug. Nach dem Aufschlag brach ein Brand aus, der das Luftfahrzeug gänzlich zerstörte. Beide Insassen kamen bei dem Unfall ums Leben.

Die Verteilung der Wrackteile läßt eindeutig auf eine Flug- bzw. Sturzrichtung von Norden (NNO) kommend in Richtung Süden (SSW) schließen.

Abbildung 1: Flugverlauf und Absturzstelle der Cessna T 210 M



Quelle: SUB, Skizze des Flugverlaufes, Legende: 1 Abflugpunkt Flughafen Innsbruck LOWI, 2 Kollisionspunkt HS-Leitung, 3 Bodenberührungspunkt im Bereich unter HS-Leitung

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1	1	
Schwere			
Leichte/Keine			

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Am Luftfahrzeug entstand Totalschaden.

1.5 Andere Schäden

Das Erdungskabel der Hochspannungsleitung wurde abgerissen. Im Bereich der Endlage des Wracks entstand erheblicher Flurschaden.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub