

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type EC 120B,
am 14.09.2003, um ca. 08:10 Uhr UTC, in der Donau im Bereich des linken
Donauufers, Ortsteil St. Michael, Gemeinde Weißenkirchen in der Wachau,
A-3610, Niederösterreich
GZ.: 2023-0.645.018

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 17. September 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 14. September 2003 von der Such- und Rettungszentrale RCC 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/Beteiligte Luftfahrzeuge

Betreiber:	Gewerbsmäßige Luftfahrt
Luftfahrzeughersteller:	Eurocopter
Type/Modell:	EC 120B
Luftfahrzeugkategorie:	Drehflügler
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Donau, im Bereich des linken Donauufers, Stromkilometer 2017,3, Ortsteil St. Michael, Gemeinde Weißenkirchen in der Wachau, A- 3610, Niederösterreich, ca. 48°22'15" N, 015°26'19" E
Ortshöhe über dem Meer:	ca. 200 m
Flugphase:	Langsamflug, Schwebeflug für Filmaufnahmen
Startflugplatz:	Krems-Langenlois LOAG
Ziel:	Krems-Langenlois LOAG

1.2 Hergang

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

Am 14. September 2003 startete der Pilot kurz nach 07:00 Uhr UTC, mit drei Passagieren bzw. einem Kamerateam an Bord des Hubschraubers, zu einem Flug nach Sichtflugregeln VFR vom Flugplatz Krems-Langenlois LOAG, um Filmaufnahmen vom Wachau-Marathon zu erstellen. Zum Zweck der Filmaufnahmen war die linke Schiebetüre des Hubschraubers geöffnet und es musste zeitweise die Mindestflughöhe unterschritten werden. Dieses Unterschreiten der Mindestflughöhe war behördlich mit Bescheid genehmigt.

Es herrschten an diesem Tag Sichtflugwetterbedingungen mit leichter Bewölkung und einer Temperatur von ca. 18° Celsius. Die Flugroute führte vom Flugplatz Krems-Langenlois nach Melk, wo in Emmersdorf der Start des Marathons erfolgte. Danach flog der Pilot eine

Umkehrkurve und flog in weiterer Folge flussabwärts über der Donau, nahe des linken Ufers. Im Zuge des Fluges wurden die führenden Läufer eingeholt. Das Luftfahrzeug flog nun mit einer geringen Geschwindigkeit von ca. 20 – 30 Knoten in einer Höhe von ca. 1100 Fuß, als der Pilot plötzlich bemerkte, dass sich der Hubschrauber um seine Hochachse nach links zu drehen begann.

Der Pilot wollte diese Drehung durch Betätigen des rechten Pedals stoppen, jedoch reagierte der Hubschrauber gemäß Angaben des Piloten nicht auf seine Steuereingaben. Als weitere Maßnahme wollte der Pilot Fahrt aufnehmen, um das Luftfahrzeug wieder zu stabilisieren. Dies brachte jedoch keine Verbesserung, sondern die Drehbewegung des Luftfahrzeuges wurde schneller und war gemäß Angaben des Piloten nicht mehr kontrollierbar.

Das Luftfahrzeug bewegte sich in einer Art Spiralbewegung abwärts auf die Wasseroberfläche zu. Der Pilot versuchte, dem Aufprall auf der Wasseroberfläche entgegenzuwirken bzw. diesen abzumildern, indem er vor dem Aufprall den kollektiven Steuerhebel zog und weiters den Hubschrauber auf die rechte Seite legte, in dem Bewusstsein, dass die linke Schiebetüre des Luftfahrzeuges geöffnet war und somit ein Verlassen des Hubschraubers im Wasser der Donau möglich sein würde.

Nach dem Aufschlag und dem Eintauchen des Luftfahrzeuges im Wasser der Donau gelang es schlußendlich allen vier Insassen, die Gurte zu lösen, den Hubschrauber rechtzeitig zu verlassen und selbstständig bzw. unter gegenseitiger Hilfestellung sowie durch Hilfe von Teilnehmern des Marathons, das Ufer zu erreichen. Die drei Passagiere wurden von Rettungskräften in das Spital Krems verbracht und zur Beobachtung stationär aufgenommen.

Das teilweise untergegangene Hubschrauberwrack trieb zirka 3,2 Kilometer stromabwärts zum rechten Donauufer, wo es nahe dem Stromkilometer 2014,1 im Gemeindegebiet von Rossatz/Arnsdorf gesichert und schlußendlich durch die Feuerwehr geborgen werden konnte. Das Wrack des Luftfahrzeuges wurde nach der Bergung an Ort und Stelle besichtigt und erste Befundungen wurden durchgeführt. Anschließend wurde es von der Feuerwehr zur weiteren Untersuchung in die Untersuchungshalle der Flugunfalluntersuchungsstelle verbracht.

1.3 Personenschäden

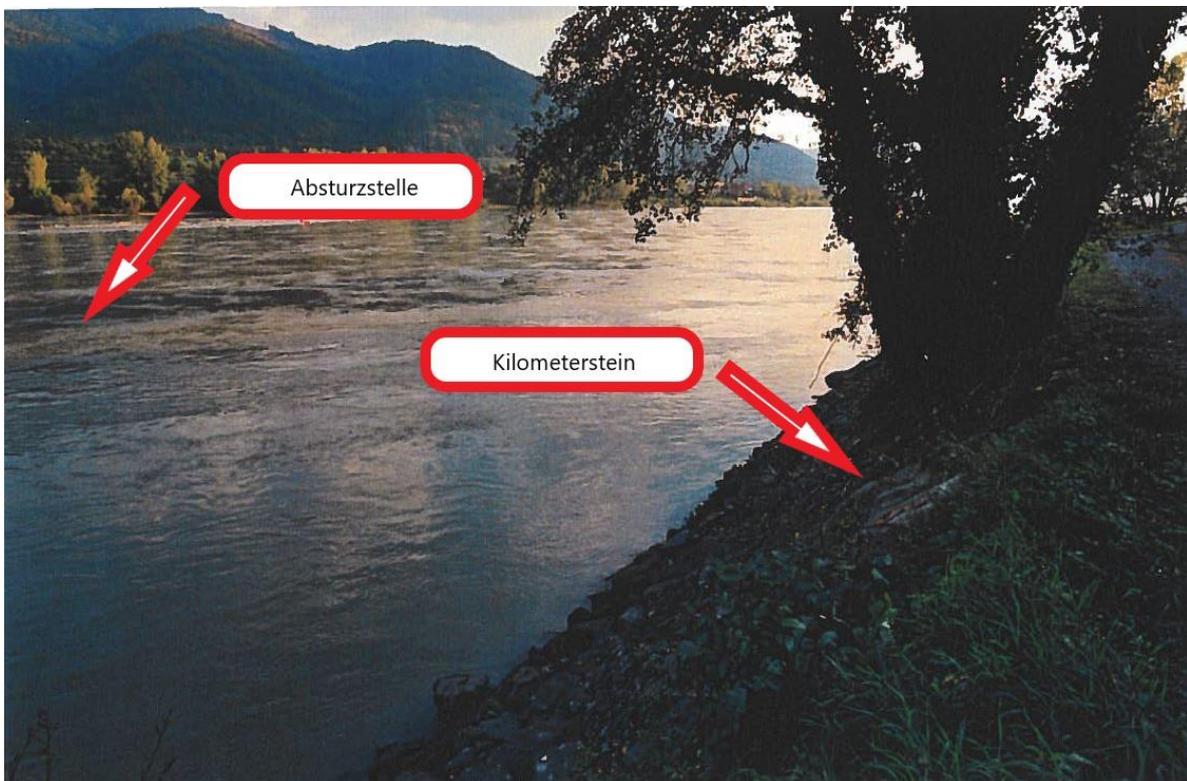
Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte/Keine	1	3	

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Am Hubschrauber entstand durch den Aufprall Totalschaden.

Abbildung 1 Absturzstelle bei Kilometerstein 2017,3 im Bereich des linken Donauufers



Quelle: Polizei / SUB

Abbildung 2 Hubschrauberwrack gesichert, rechtes Donauufer bei Km 2014,1 vor Bergung



Quelle: Polizei / SUB

Abbildung 3 Hubschrauberwrack nach der Bergung aus der Donau



Quelle: Polizei / SUB

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub