

Zwischenbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type Eurocopter EC135 T2+,
am 23.05.2019, um ca. 10:00 Uhr UTC im Gebirge,
A-6580, St. Anton am Arlberg, Tirol
GZ.: 2021-0.354.825

Inhalt

Vorwort	3
Hinweis	4
Einleitung	5
1 Tatsachenermittlung	6
1.1 Ereignisse und Flugverlauf	6
1.1.1 Flugvorbereitung.....	6
1.2 Personenschäden	7
1.3 Schaden am Luftfahrzeug	7
1.4 Besatzung.....	8
1.4.1 Pilot/in	8
1.5 Luftfahrzeug	8
1.6 Angaben über Wrack und Aufprall.....	9
1.6.1 Unfallort	9
1.7 Brand	9
2 Untersuchungsfortgang	10
3 Sicherheitsprobleme	11
Tabellenverzeichnis	12
Abbildungsverzeichnis	13
Verzeichnis der Regelwerke	14
Abkürzungen	15
Impressum	16

Vorwort

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle oder Störungen, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen.

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.

Zur Wahrung der Anonymität aller an dem Unfall, schweren Störung oder Störung beteiligten natürlichen oder juristischen Personen unterliegt der Zwischenbericht inhaltlichen Einschränkungen.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 2 Stunden).

Hinweis

Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung und das bei Durchführung der Sicherheitsuntersuchung anzuwendende Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit aus der Untersuchung gewinnen will, festgelegt. Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Art. 5

Die Ermittlung der Ursachen impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung. Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Art. 2.

Hinweis zu abgebildeten Personen:

Auf in diesem Bericht eingebundenen Darstellungen der Gegenstände und Örtlichkeiten (Fotos) sind eventuell unbeteiligte, unfallerhebende oder organisatorisch tätige Personen und Einsatzkräfte zu sehen und gegebenenfalls anonymisiert. 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).

Einleitung

Luftfahrzeughalter:	Österreichischer gewerblicher Betreiber
Betriebsart:	Rettungsflug (HEMS)
Flugzeughersteller:	Eurocopter DEUTSCHLAND GmbH, Deutschland
Musterbezeichnung:	EC 135 T2+
Luftfahrzeugart:	Zweimotoriger Hubschrauber, MET (H)
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	A-6580 St Anton am Arlberg, Tirol, Österreich
Koordinaten (WGS84):	N47° 08' 17", E010° 13' 17"
Ortshöhe über dem Meer:	ca. 2062 m
Datum und Zeitpunkt:	23.05.2019, 10:00 Uhr

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 23. Mai 2019 um ca. 10:15 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurde eine Sicherheitsuntersuchung des Unfalles eingeleitet.

Gemäß Art. 9 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurden die beteiligten Staaten über den Unfall unterrichtet:

Herstellerstaat:	Deutschland
Sonstige Staaten:	Frankreich

1 Tatsachenermittlung

1.1 Ereignisse und Flugverlauf

Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen von Augenzeugen, der Besatzung, in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 23.05.2019 um ca. 09:53 Uhr wurde der Notarzthubschrauber durch die Leitstelle Tirol zu einem Arbeitsunfall im alpinen Gelände im Bereich Galzig, Arlensattel, in St. Anton am Arlberg alarmiert.

Anschließend wurde der Hubschrauber durch den Piloten gestartet, zum Einsatzort geflogen und dort auf einem Wirtschaftsweg am Arlensattel (ca. 100 Meter südöstlich der tatsächlichen Einsatzstelle) gelandet. Um den langen Transportweg des Patienten zu verkürzen, wurde der Hubschrauber in weiterer Folge nochmals gestartet und im Kreuzungsbereich mehrerer Forstwege gelandet. Dabei wurden die Triebwerke der Maschine nicht abgestellt.

Während die verunfallte Person in das Luftfahrzeug verbracht wurde, verlor der Pilot die Kontrolle über den Hubschrauber und dieser drehte sich ca. 270° um die eigene Achse (Hochachse) gegen den Uhrzeigersinn. Daraufhin mussten der Flugretter und die vier Helfer den Verladevorgang abbrechen. Dabei stürzte die bereits im Bergesack befindliche verletzte Person aus der Maschine. Ein Flugretter wurde durch diesen Vorfall leicht verletzt.

Durch die Drehbewegung streifte der Hubschrauber mit dem ummantelten Heckrotor eine Böschung und kam in weiterer Folge nach erneuter Kollision mit einer Schneewand zum Stillstand.

1.1.1 Flugvorbereitung

Die gemäß Verordnung (EU) Nr. 923/2012 Anhang SERA.2010/b idgF. erforderliche Flugvorbereitung wurde durchgeführt.

1.2 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	0	0	0
Schwere	0	0	0
Leichte	1	0	0
Keine	2	1	0

1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Durch die Drehung des Hubschraubers um die Hochachse (ca. 270°) entstand ein Schaden am Fenestron, sowie dessen Gehäuse (Tail Bumper und Fenestron Structure).

Abbildung 1 Endlage und Schaden am Luftfahrzeug



Quelle: Zeuge

1.4 Besatzung

1.4.1 Pilot/in

Alter:	42 Jahre
Art des Zivilluftfahrerscheines:	CPL(H)
Berechtigungen:	Hubschrauber
Muster/Typenberechtigung:	EC135/635, Night (H)
Gültigkeit:	Am Unfalltag gültig

1.5 Luftfahrzeug

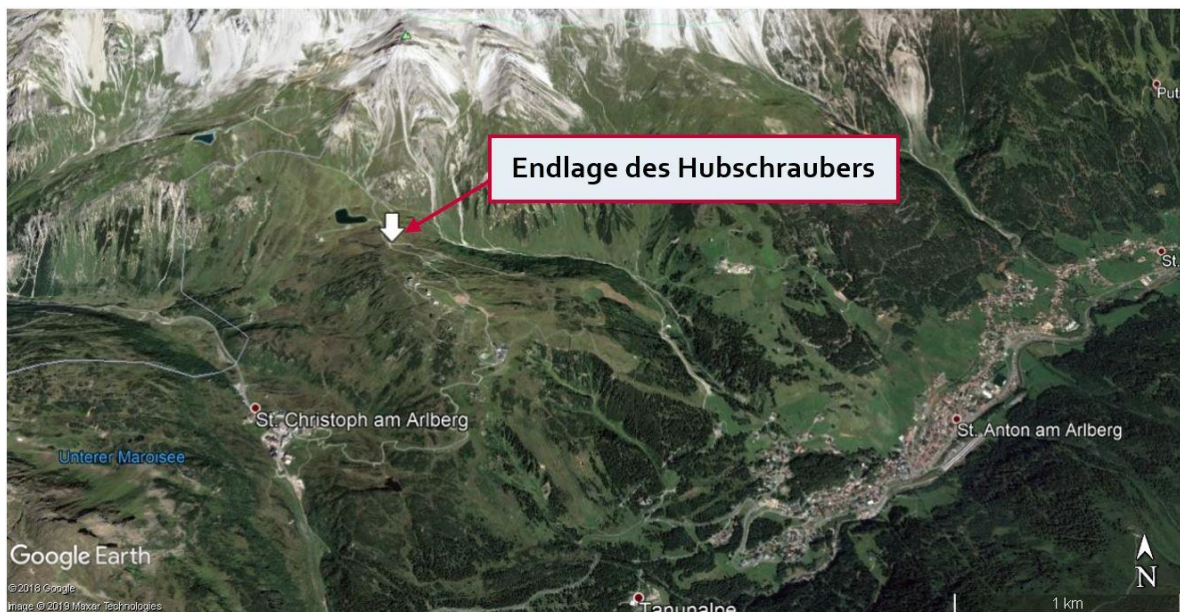
Luftfahrzeugart:	Zweimotoriger Hubschrauber
Hersteller:	Eurocopter DEUTSCHLAND GmbH
Herstellerbezeichnung:	EC 135 T2+
Baujahr:	2004
Luftfahrzeughalter:	Österreichischer gewerblicher Betreiber
Gesamtbetriebsstunden:	5471:47
Landungen:	33636

1.6 Angaben über Wrack und Aufprall

1.6.1 Unfallort

Die Unfallstelle befand sich im Alpenen Gelände im Kreuzungsbereich mehrerer Forstwege im Bereich Galzig, Arlensattel, der Gemeinde St. Anton am Arlberg.

Abbildung 2 Position der Endlage des Hubschraubers



Quelle: Google Earth©, SUB

1.7 Brand

Es konnten keine Spuren eines allfälligen Brandes festgestellt werden.

2 Untersuchungsfortgang

Der Entwurf des Abschlussberichts befindet sich in Vorbereitung und wird im Anschluss an das Konsultationsverfahren gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und das Stellungnahmeverfahren gemäß § 14 Abs. 1 iVm § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 idgF auf der Website der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes <https://www.bmk.gv.at/ministerium/sub.html> veröffentlicht.

3 Sicherheitsprobleme

Während der Sicherheitsuntersuchung sind bisher 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.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Personenschäden	7
---------------------------------	---

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Endlage und Schaden am Luftfahrzeug.....	7
Abbildung 2 Position der Endlage des Hubschraubers.....	9

Verzeichnis der Regelwerke

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz 1957 – LFG**), BGBl. Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 135/2020.

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 143/2020.

Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG in der geltenden Fassung.

Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 03. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission in der geltenden Fassung.

Abkürzungen

ATC	Air Traffic Control
CPL (H)	Commercial Pilot Licence (Helicopter)
HEMS	Helicopter Emergency Medical Services (Hubschrauber-Rettungsdienst)
MET (H)	Multi-Engine Turbine, Helicopter (Hubschrauber mit mehreren Turbinentriebwerken)
MSL	Mean Sea Level
UTC	Coordinated Universal Time

Impressum

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Zivilluftfahrt

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, 2021. Stand: 19. Mai 2021

Zwischenbericht

Dieser Zwischenbericht wurde gemäß Artikel 16 (7) der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes genehmigt.

Copyright und Haftung

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen, ohne eine Schuld oder Haftung festzustellen. Dieser Untersuchungsbericht basiert auf den zur Verfügung gestellten Informationen. Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des gegenständlichen Untersuchungsberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmk.gv.at/impressum/daten.html.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/ministerium/sub