

# Zwischenbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type Robinson R44,  
am 31.12.2019, um ca. 13:05 Uhr UTC in der Nähe des Flugplatzes Punitz -  
Güssing LOGG ,  
Gemeinde Tobaj, A-7544 Punitz, Bezirk Güssing, Burgenland  
GZ.: BMK-2021-0.036.615

## **Inhalt**

<b>Inhalt.....</b>	<b>2</b>
<b>Vorwort.....</b>	<b>3</b>
<b>Hinweis .....</b>	<b>4</b>
<b>Einleitung .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Tatsachenermittlung .....</b>	<b>6</b>
1.1 Ereignisse und Flugverlauf.....	6
1.1.1 Flugvorbereitung .....	7
1.2 Personenschäden.....	8
1.3 Schaden am Luftfahrzeug.....	8
1.4 Besatzung.....	8
1.4.1 Pilot/in.....	8
1.5 Luftfahrzeug.....	8
1.6 Flugplatz.....	9
1.7 Angaben über Wrack und Aufprall.....	9
1.7.1 Unfallort .....	9
1.8 Medizinische und pathologische Angaben.....	10
1.9 Brand .....	10
1.10 Überlebensaspekte.....	10
1.10.1 Evakuierung.....	10
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>11</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>12</b>
<b>Verzeichnis der Regelwerke .....</b>	<b>13</b>
<b>Abkürzungen.....</b>	<b>14</b>
<b>Impressum .....</b>	<b>15</b>

## **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 beteiligten natürlichen oder juristischen Personen unterliegt der Zwischenbericht inhaltlichen Einschränkungen.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 1 Stunde).

## 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

<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Privat
<b>Betriebsart:</b>	VFR
<b>Flugzeughersteller:</b>	Robinson Helicopter Company, USA
<b>Musterbezeichnung:</b>	R 44
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Hubschrauber
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Großbritannien
<b>Unfallort:</b>	nord - nord - östlich des Flugplatzes Punitz - Güssing LOGG
<b>Koordinaten (WGS84):</b>	N 47°9`3,78`` E 016°19`1,49``
<b>Ortshöhe über dem Meer:</b>	ca. 290 m
<b>Datum und Zeitpunkt:</b>	31.12.2019 um ca. 13:05 Uhr

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 31. Dezember 2019 um 14:30 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:

<b>Herstellerstaat:</b>	Vereinigte Staaten von Amerika
<b>Sonstige Staaten:</b>	Keine
<b>Halterstaat:</b>	Großbritannien

# 1 Tatsachenermittlung

## 1.1 Ereignisse und Flugverlauf

Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen von Augenzeugen, des Piloten, der Passagiere, in Verbindung mit den Erhebungen des Landeskriminalamtes Burgenland und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 31.12.2019 um ca. 11:45 Uhr startete der Pilot mit 2 Passagieren mit dem Hubschrauber Robinson R44 vom Flugplatz Pinkafeld LOGP in Richtung des Flugplatzes Punitz Güssing LOGG. Der Pilot meldete, nach einer Flugzeit von ca. 01:15 Stunden kurz vor ca. 13:00 Uhr, per Funk auf der Flugplatz Frequenz LOGG 123,205 Mhz den Meldepunkt "Whiskey". Um ca. 13:04 meldete der Pilot des Robinson R44 den Endanflug auf die Betriebspiste 15 und war durch den eingeschalteten Landescheinwerfer für den Flugplatzbetriebsleiter auch klar ersichtlich. Der Betriebsleiter erwiderte um ca. 13:04 mit den Winddaten (060/02kt), Landung nach eigenen Ermessen auf Betriebspiste 15 und Abstellen des Helikopters auf Grünfläche östlich der Landebahn. Im Endanflug drehte der Hubschrauber nach links, östlich des Platzes ab, da durch den Piloten noch ein Luftfahrzeug auf der Piste wahrgenommen werden konnte.

Kurz darauf konnte durch den Piloten ein Leistungsabfall des Hubschraubertriebwerkes vernommen werden, wodurch er sich zu einer Autorotationslandung nord - nord- östlich des Flugplatzes auf einer unbefestigten Wiese entschied. Anschließend erfolgte das Einleiten des „Flares“, wobei bei diesem Manöver der Hecksporn des Hubschraubers den Untergrund berührte. In weiterer Folge kam es zur Separation des Heckrotors und zu einer Drehbewegung um die Hochachse. Daraufhin kippte das Luftfahrzeug auf dessen linke Seite und kam mit einer Ausrichtung von ca. 280° zum Stillstand.

Die Rettungskette wurde unmittelbar nach Verschwinden des Hubschraubers aus dem Sichtbereich des Betriebsleiters durch diesen ausgelöst. Der Pilot und die beiden Passagiere konnten das Luftfahrzeug selbstständig verlassen.

Abbildung 1 Luftfahrzeug in Endlage



Quelle : Flugplatz Punitz Güssing

### 1.1.1 Flugvorbereitung

Die gemäß EU VO 923/2012 Anhang SERA.2010/b idgF. erforderliche Flugvorbereitung wurde durchgeführt.

## 1.2 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte	1	2	

## 1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

## 1.4 Besatzung

### 1.4.1 Pilot/in

<b>Alter:</b>	61 Jahre / männlich
<b>Art des Zivilluftfahrerscheines:</b>	EASA FCL PPL(H), Erstaussstellungsdatum 15.01.1999
<b>Berechtigungen:</b>	Hubschrauber
<b>Muster/Typenberechtigung:</b>	R22, R44
<b>Instrumentenflugberechtigung:</b>	Keine
<b>Lehrberechtigung:</b>	Keine
<b>Sonstige Berechtigungen:</b>	Keine
<b>Gültigkeit:</b>	Am Unfalltag gültig

## 1.5 Luftfahrzeug

<b>Luftfahrzeugart:</b>	Hubschrauber
<b>Hersteller:</b>	Robinson Helicopter Company, USA
<b>Herstellerbezeichnung:</b>	R 44
<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Privat



<b>Gesamtbetriebsstunden:</b>	1789:59 Stunden
<b>Triebwerk:</b>	Kolbentriebwerk
<b>Hersteller:</b>	Lycoming
<b>Herstellerbezeichnung:</b>	O-540-F1B5

## 1.6 Flugplatz

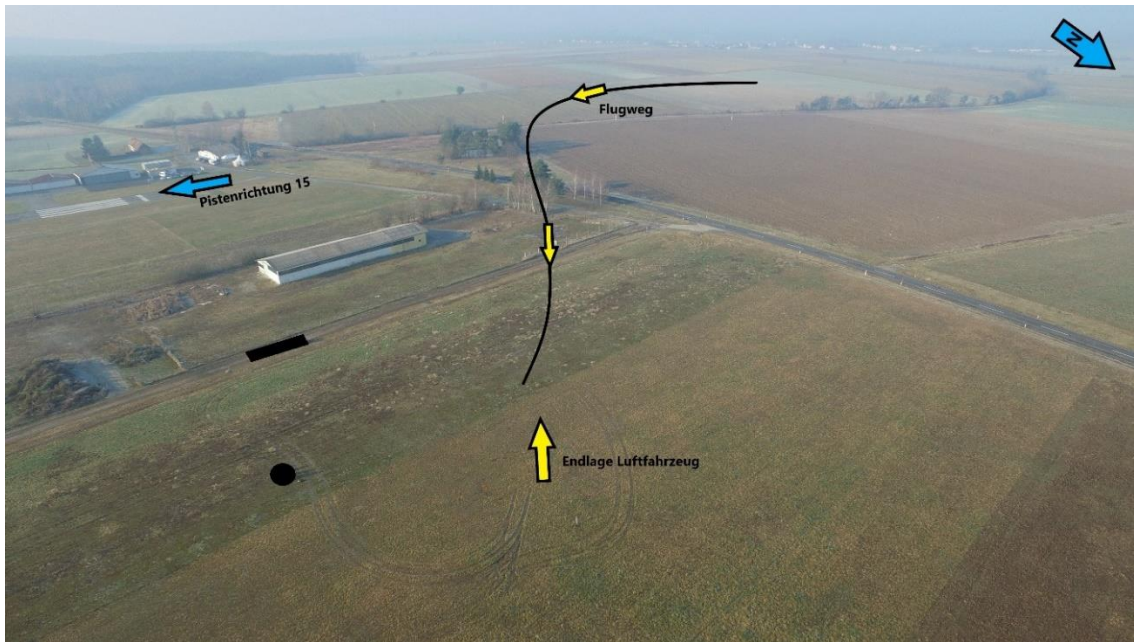
Der Flugplatz Punitz - Güssing (LOGG) verfügt über eine 800 m lange und 18 m breite Asphaltpiste mit der Ausrichtung 15 und 33. Die Flugplatzhöhe beträgt 949 ft / 289 m über dem Meeresspiegel.

## 1.7 Angaben über Wrack und Aufprall

### 1.7.1 Unfallort

Die Unfallstelle befand sich ca. 285 m nord-nord-östlich der Pistenschwelle 15 des Flugplatzes Punitz Güssing LOGG auf ca. 290 m ü.d.M. auf einer Agrarfläche. Die Erstaufschlagstelle (Untergrundberührung des Hecksporns) befand sich ca. 15 m süd- süd-östlich der Endlage des Luftfahrzeuges. Die Oberfläche der Unfallstelle war teilweise mit einer Grasnarbe bzw. Jungpflanzen bewachsen und unbefestigt.

Abbildung 2 Flugwegdarstellung mit Unfallstelle



Quelle : SUB

## 1.8 Medizinische und pathologische Angaben

Es liegen keinerlei Hinweise auf eine vorbestandene physische oder psychische Beeinträchtigung des Piloten vor.

## 1.9 Brand

Es konnten keine Spuren eines allfälligen Brandes festgestellt werden.

## 1.10 Überlebensaspekte

### 1.10.1 Evakuierung

Der Pilot und die Passagiere konnten das Luftfahrzeug selbstständig verlassen.

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1: Personenschäden .....	8
----------------------------------	---

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Luftfahrzeug in Endlage.....	7
Abbildung 2: Flugwegdarstellung mit Unfallstelle .....	10

## **Verzeichnis der Regelwerke**

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz 1957 – LFG**), BGBl. Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2017.

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017.

**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.

**Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012** der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010. (**SERA**)

## Abkürzungen

AGL	Above Ground Level
CPL	Commercial Pilot Licence
CRI	Class Rating Instructor
EASA	European Aviation Safety Agency
FE	Flight Examiner
FI	Flight Instructor
FIE	Flight Instructor Examiner
GND	Ground
JAR-FCL	Joint Aviation Requirement – Flight Crew Licensing
KT	Knots
MSL	Mean Sea Level
PIC	Pilot in Command
PPL	Private Pilot Licence
RCC	Rescue-Coordination-Centre
SEP	Single Engine Piston
S/N	Serial Number
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TRE	Type Rating Examiner
TSN	Time Since New (manufacture)
TSO	Time Since Overhaul
UTC	Coordinated Universal Time
ü.d.M.	Above the Sea
WGS84	World Geodetic System 1984
Z	zulu – see UTC

## **Impressum**

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität und Technologie  
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Zivilluftfahrt  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2021. Stand: 20. Januar 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](https://bmk.gv.at/impressum/daten.html).

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 65-0

[fus@bmk.gv.at](mailto:fus@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at/ministerium/sub](https://bmk.gv.at/ministerium/sub)