

# Zwischenbericht

Unfall mit dem Hubschrauber der Type Eurocopter AS350B3 Ecureuil,  
am 12.12.2019, um ca. 08:20 Uhr UTC im Bereich des Hausbergtals,  
Gemeinde Ried Ecking, A-6370, Kitzbühel, Tirol  
GZ.: 2021-0.808.399

## Inhalt

<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
1.2 Personenschäden.....	7
1.3 Schaden am Luftfahrzeug .....	7
1.4 Besatzung.....	7
1.4.1 Pilot/in.....	7
1.5 Luftfahrzeug.....	8
1.6 Angaben über Wrack und Aufprall .....	8
1.6.1 Unfallort .....	8
1.7 Brand.....	9
1.8 Weiterführende Untersuchungen .....	9
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>10</b>
<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>11</b>
<b>Verzeichnis der Regelwerke</b> .....	<b>12</b>
<b>Abkürzungen</b> .....	<b>13</b>
<b>Impressum</b> .....	<b>14</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, 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

<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Luftfahrtunternehmen
<b>Betriebsart:</b>	Außenlast-Frachttransport, gewerblich spezialisierter Flugbetrieb
<b>Flugzeughersteller:</b>	Eurocopter France Frankreich, Marignane
<b>Musterbezeichnung:</b>	AS 350 B3
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Hubschrauber
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	A-6370 Kitzbühel
<b>Koordinaten (WGS84):</b>	N 27° 26', E 012° 22'
<b>Ortshöhe über dem Meer:</b>	ca. 875 m
<b>Datum und Zeitpunkt:</b>	12.12.2019, um ca. 08:20 Uhr UTC

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 12. Dezember 2019 um 08:45 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>	Frankreich
<b>Herstellerstaat des Lasthakens:</b>	USA

# 1 Tatsachenermittlung

## 1.1 Ereignisse und Flugverlauf

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

Am 12.12.2019 sollten Bühnenmaterial und Gerüstteile für ein Schirennen mittels Hubschrauber auf die Rennstrecke geflogen werden.

Bereits am Vortag wurden die zu transportierenden Elemente vom Auftraggeber auf einem Materialplatz für den Transport vorbereitet.

Nach der Ankunft des Hubschraubers am Außenlandeplatz im Bereich der Streif in Kitzbühel, wurden die Lasten von den Flughelfern (TCM) für den Transport mit dem Hubschrauber vorbereitet. Danach wurde einer der Flughelfer (TCM) zum „Abladeplatz“ (Hausbergkante) geflogen. Nachdem der Pilot einen der Flughelfer (TCM) zum Abladeplatz geflogen hatte, flog er mit seinem Luftfahrzeug wieder zum Aufnahmeplatz zurück, landete dort und ließ den Rotor am Boden laufen. Anschließend bereitete der zweite Flughelfer (TCM), der am Aufnahmeplatz geblieben ist, das ca. 30 Meter Lasten Gehänge (bestehend aus Dämpferschlinge, 30 m Dynema Seil sowie Boje mit Lasthaken) vor. Bevor der Hubschrauber erneut abhob, wurde der Hakencheck durchgeführt. Dabei wurde der Lasthaken am Hubschrauber einmal elektrisch und einmal mechanisch ausgelöst. Da sowohl bei der elektrischen, als auch bei der mechanischen Überprüfung des Hakens keine Unregelmäßigkeiten festgestellt werden konnten, wurde das Last Gehänge eingehängt. Der Flughelfer (TCM) zog, nachdem er das Last Gehänge eingehängt hatte, noch mehrmals an der Dämpferschlinge um sicherzustellen, dass der Lasthaken des Hubschraubers geschlossen war. Danach ging er wenige Meter Richtung Außenlast und gab dem Piloten das OK zum Abheben. Der Hubschrauber hob ab, ging in den Schwebeflug über und ist dann ca. 30 m vertikal gestiegen. Als sich das Seil spannte, öffnete sich der Lasthaken und das Last Gehänge fiel zu Boden. Als der Pilot das zu Boden fallende Last Gehänge bemerkte, warnte er über Funk den Flughelfer (TCM), der neben der Last stand. Vom Auftraggeber waren ebenfalls zwei Arbeiter (Aufgabenspezialisten) vor Ort, die mit der Koordination sowie dem Zusammenstellen der Lasten am Aufnahmeplatz beauftragt

waren. Einer der beiden Aufgabenspezialisten sah nach oben und bemerkte wie sich das Lasten Gehänge vom Hubschrauber löste. Er sprang ca. 3 m zur Seite, wurde jedoch von der Dämpferschlinge direkt am Rücken getroffen und dadurch schwer verletzt.

## 1.2 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	-	-	-
Schwere	-	-	1
Keine	2		2

## 1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Am Luftfahrzeug entstand kein Schaden.

## 1.4 Besatzung

### 1.4.1 Pilot/in

**Alter:** 44 Jahre  
**Art des Zivilluftfahrerscheines:** CPL (H) AT.FCL.5945  
**Berechtigungen:** Hubschrauber  
**Muster/Typenberechtigung:** AS350/EC130, EC135/635, Night (H)  
**Lehrberechtigung:** FI (H); CPL, PPL, Night, FI, AS350/EC130  
**Gültigkeit:** Am Unfalltag gültig

## 1.5 Luftfahrzeug

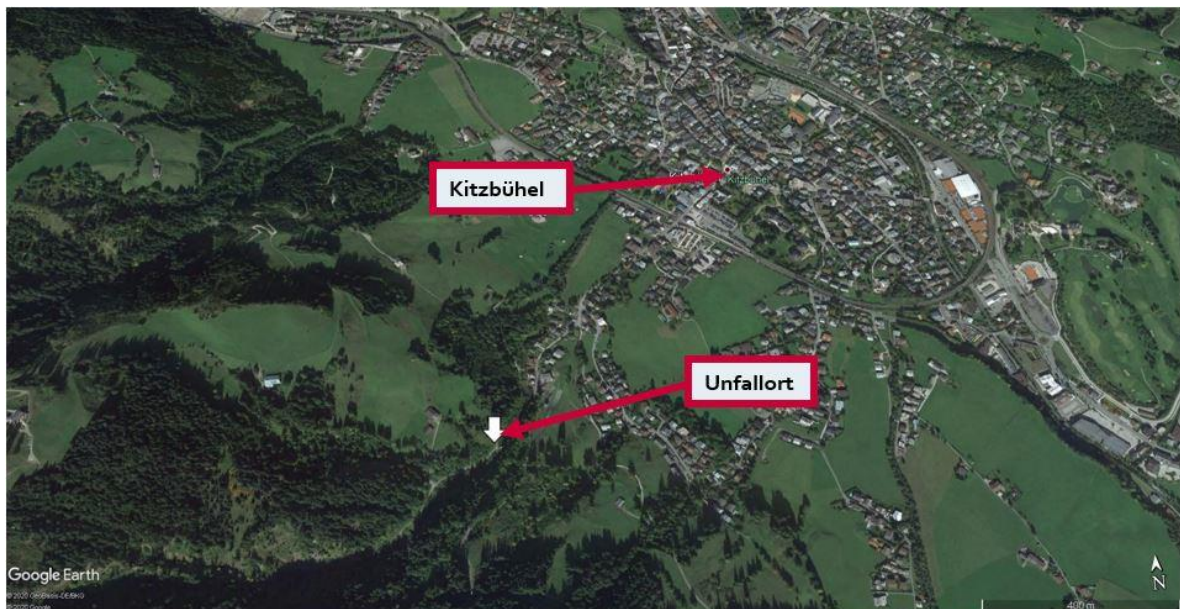
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Hubschrauber
<b>Hersteller:</b>	Eurocopter France Frankreich, Marignane
<b>Herstellerbezeichnung:</b>	AS 350 B3
<b>Baujahr:</b>	2008
<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Luftfahrtunternehmen
<b>Gesamtbetriebsstunden:</b>	ca. 4013,2 Stunden
<b>Triebwerk:</b>	ca. 4794,2 Stunden
<b>Hersteller:</b>	Turbomeca, Frankreich
<b>Herstellerbezeichnung:</b>	ARRIEL 2B1

## 1.6 Angaben über Wrack und Aufprall

### 1.6.1 Unfallort

Der Unfallort befand sich an einem „Materialplatz“ in der Nähe von Kitzbühel, von dem aus Bühnenmaterial und Gerüstteile auf eine Ski-Rennstrecke geflogen werden sollten.

Abbildung 1 Unfallort



Quelle: Google Earth



## **1.7 Brand**

Es konnten keine Spuren eines allfälligen Brandes festgestellt werden.

## **1.8 Weiterführende Untersuchungen**

Um die Ursache für das ungewollte Auslösen des Lasthakens herauszufinden, wurden bereits technische Untersuchungen vor Ort am Hubschrauber und am Haken durchgeführt. Des Weiteren wurden eine CT Untersuchung und eine Röntgen Untersuchung des Lasthakens (inkl. des Bowdenzug) durchgeführt. Auch Zugversuche unter Norm- und Realbedingungen wurden bereits mit dem Haken durchgeführt. Seitens der SUB wird noch eine Untersuchung des Lasthakens beim Hersteller angestrebt.

## **Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1 Personenschäden

7

## **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1 Unfallort

8

## **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.

## Abkürzungen

<b>CPL(H)</b>	Commercial Pilot Licence (Helicopter)
<b>CT</b>	Computertomographie
<b>FI(H)</b>	Flight Instructor (Helicopter)
<b>PPL</b>	Private Pilot Licence
<b>S/N</b>	Serial Number
<b>WGS84</b>	World Geodetic System 1984

## **Impressum**

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

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Zivilluftfahrt

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Wien, 2021. Stand: 18. November 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:

[www.bmk.gv.at/datenschutz](http://www.bmk.gv.at/datenschutz)

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 71162 65-0

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

[bmk.gv.at/sub](http://bmk.gv.at/sub)