
Untersuchungsbericht

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
GZ: BMVIT-85.247/0003-IV/SUB/LF/2017

Unfall
mit dem Segelflugzeug der Type LS 7,
am 18.05.2017,
um ca. 15:35 Uhr UTC,
im Raum Falkenburg,
A-8952, ÖSTERREICH
Steiermark

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	3	
Kontakt	3	
Einleitung	4	
1	Tatsachenermittlung	5
1.1	Flugverlauf	5
1.1.1	Flugvorbereitung	5
1.2	Personenschäden	5
1.3	Schaden am Luftfahrzeug	5
1.4	Andere Schäden	5
1.5	Besatzung	6
1.6	Luftfahrzeug	6
1.6.1	Bord Dokumente	7
1.6.2	Beladung	7
1.7	Flugwetter	7
1.8	Flugschreiber	7
1.9	Funksprechverkehr	7
1.10	Angaben über Wrack und Aufprall	8
1.10.1	Unfallort	8
1.10.2	Verteilung und Zustand der Wrackteile	9
1.11	Medizinische und pathologische Angaben	10
1.12	Überlebensaspekte	11
2	Auswertung	11
2.1	Flugbetrieb	11
2.2	Luftfahrzeug	11
3	Schlussfolgerungen	11
3.1	Befunde	11
3.2	Wahrscheinliche Ursachen	12
3.3	Unfallart	12
4	Sicherheitsempfehlungen	12
5	Stellungnahmeverfahren	12

Vorbemerkungen

Untersuchungsbericht

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 Untersuchungsbericht inhaltlichen Einschränkungen. Dieser Untersuchungsbericht darf ohne ausdrückliche Genehmigung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

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

Kontakt

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

1210 Wien, Trauzlgasse 1

Fax: +43 (0) 1 71162-6569298

Telefon: +43 (0) 1 71162-659208

Email: fus@bmvit.gv.at

Homepage: <https://www.bmvit.gv.at>

Einleitung

- Luftfahrzeughalter: Verein
- Flugzeughersteller: Rolladen Schneider Flugzeugbau
- Musterbezeichnung: LS 7
- Luftfahrzeugart: Segelflugzeug
- Staatszugehörigkeit: Österreich
- Unfallort: Raum Falkenberg
Koordinaten: N 47° 30' 05" E 014° 03' 53"
- Ortshöhe über Meer: 655 m
- Datum und Zeitpunkt: 18.05.2017 um ca.15:35 Uhr

- **Kurze Darstellung des Unfalles**

Am 18.05.2017 um ca. 15:35 Uhr ereignete sich ein Flugunfall mit einem Segelflugzeug im Bereich des Flugplatzes Niederöblarn im Raum Falkenberg.

Während des Einkurvens des Segelflugzeuges zum Außenlandefeld erfolgte eine Berührung der Tragfläche mit einem Hindernis. Durch diese Berührung mit dem Hindernis erfolgte ein Aufschlag des Segelflugzeuges am Boden.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Bereich Zivilluftfahrt wurde am 18.05.2017 um ca. 15:40 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der ACG über den Vorfall informiert. Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996 / 2010 wurde eine Untersuchung des Unfalles eingeleitet.

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

- Österreich, Eintragungsstaat
- Deutschland, Herstellerstaat

1 Tatsachenermittlung

1.1 Flugverlauf

Der Flugverlauf und der Unfallhergang konnten aufgrund der Befragung des Piloten rekonstruiert werden.

Der Pilot startete mit dem Segelflugzeug LS7, Kennung OE-5483, am 18.05.2017, um ca.08:30 Uhr vom Flughafen Niederöblarn. Nach dem Start flog der Pilot in Richtung Gerlos und anschließend in Richtung Erzberg. Um ca. 15:35 Uhr wollte er wieder in Niederöblarn landen. Ein Erreichen des Flugplatzes Niederöblarn war aber leider nicht möglich und so entschloss sich der Pilot zu einer Außenlandung, ca. 4 Kilometer vom Flugplatz Niederöblarn entfernt.

Beim Landeanflug auf dieses Feld bemerkte er eine Hochspannungsleitung, wurde dadurch abgelenkt und flog über das Feld hinaus.

Er leitete eine Linkskurve ein und wollte erneut dieses Feld anfliegen. Durch die geringe Flughöhe erfolgte eine Berührung mit der linken Tragfläche mit einem Hindernis, dadurch stürzte das Flugzeug neben der L 734 ab und kam im Buschwerk zu liegen. Das Flugzeug wurde total beschädigt. Der Pilot wurde leicht verletzt.

1.1.1 Flugvorbereitung

Die gemäß SERA.2010 (b) der SERA (Standard European Rules of the Air) der EU

Durchführungsverordnung 923/2012 erforderliche Flugvorbereitung wurde durchgeführt.

1.2 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
leichte	1		
Keine			

1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Am Luftfahrzeug entstand Totalschaden.

1.4 Andere Schäden

Geringer Flurschaden.

1.5 Besatzung

Pilot

Alter / Geschlecht:	Männlich
Art des Zivilluftfahrerscheines:	Segelfliewerschein
Sprechfunkberechtigung:	Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis ausgestellt durch die Republik Österreich
Berechtigungen:	
Class/Rating:	SPL TMG ACRO Scheinausstellung 14.12.1977
Startarten:	Windenschleppstart Kraftwagenstart Motorflugzeugschleppstart Hilfsmotorstart
Gültigkeit des Scheines:	Am Unfalltag gültig
Medical check:	Am Unfalltag gültig
Flugerfahrung Segelflug (inkl. Unfallflug) Gesamt:	ca. 1.699 Stunden

1.6 Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug LS 7 ist ein einsitziges Segelflugzeug mit T- Leitwerk in Kunststoffbauweise mit 15 Metern Spannweite.

Luftfahrzeugart:	Segelflugzeug
Hersteller:	Rolladen Schneider
Serialnummer:	7100
Gesamtbetriebsstunden:	ca. 3104 Stunden

1.6.1 Bord Dokumente

Die Borddokumente ausgestellt von der Austrocontrol GmbH waren am Unfalltag gültig.
Airworthiness Review certificate; ausgestellt am 31. Mai 2016, gültig bis 11. Juni 2017
Versicherung am Unfalltag gültig

1.6.2 Beladung

Das Fluggewicht und der Schwerpunkt lagen während des gesamten Unfallfluges im zulässigen Bereich.

1.7 Flugwetter

LOXA / Aigen im Ennstal / 18. 05. 2017:

SAOS43 LOWM 181650

METAR LOXA 181650Z VRB04KT 50KM FEW070CU 26/10 Q1013 RMK SCT=

SAOS43 LOWM 181720

METAR LOXA 181720Z NIL=

SAOS43 LOWM 181750

METAR LOXA 181750Z VRB05KT 50KM FEW070CU 24/09 Q1013 RMK FEW=

1.8 Flugschreiber

Der vorgeschriebene Notsender ELT wurde mitgeführt und löste aus.

1.9 Funksprechverkehr

Der Pilot stand mit dem Flugplatz in Funkkontakt.

1.10 Angaben über Wrack und Aufprall

1.10.1 Unfallort

Die Absturzstelle befand sich 4,5 km vom Flugplatz Niederöblarn entfernt.



Quelle: Google Earth

1.10.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile

Das Wrack befand sich vollständig an der Unfallstelle.

Der Rumpfvorderteil war durch den Aufprall im Bereich des Instrumentenpilzes gänzlich zerstört. Die Rumpfröhre war durch den Aufprall verformt.

Die Tragflächen wurden beim Aufprall nicht vom Flugzeugverband getrennt und waren in der Endlage nach wie vor am Holm miteinander verbunden.

Die Ruder waren voll funktionsfähig.



Quelle: LPD



Quelle: LPD



Quelle: LPD

1.11 Medizinische und pathologische Angaben

Es liegen keine Hinweise auf physische oder psychische Beeinträchtigungen des Piloten vor.

1.12 Überlebensaspekte

Der Notsender (ELT) des verunfallten Segelflugzeuges wurde durch den Aufschlag ausgelöst und durch den Piloten abgeschaltet.

Die Aufprallenergie des Segelflugzeuges wurde durch die Sträucher am Boden absorbiert.

2 Auswertung

2.1 Flugbetrieb

Der Pilot wurde durch die Hochspannungsleitung abgelenkt und flog über das Landefeld hinaus. Als er dies bemerkte, versuchte er durch eine Umkehrkurve das Landefeld zu erreichen.

Beim Einleiten der Kurve erfolgte eine Bodenberührung mit dem linken Tragflächenrandbogen. Die Berührung ist auf eine zu geringe Flughöhe über Grund zurückzuführen. Die Flughöhe betrug zum Zeitpunkt der Bodenberührung des linken Tragflächenrandbogens ca. 7 m über Grund.

2.2 Luftfahrzeug

Es liegen keine Anhaltspunkte für vorbestandene unfallkausale technische Mängel vor, die den Unfall hätten verursachen oder beeinflussen können.

Die Untersuchung des Wracks ergab kraftschlüssige Verbindungen der Quer-, Seiten- und Höhenruder. Bei allen Bruchstellen fanden sich versagensbedingte Verformungen, wie sie nur bei Gewaltbrüchen entstehen.

Alle Beschädigungen waren daher als unfallkausal anzusehen.

3 Schlussfolgerungen

3.1 Befunde

- Die vorschriftsmäßige Wartung und die Lufttüchtigkeit des Flugzeuges sind nachgewiesen.
- Der Pilot war im Besitz der zur Durchführung des Fluges erforderlichen Berechtigungen, welche am Unfalltag gültig waren.
- Die anhand des Flughandbuches errechnete Gesamtmasse und Schwerpunktlage lag innerhalb der vorgeschriebenen Betriebsgrenzen.
- Die durchgeführten Untersuchungen erbrachten keinen Hinweis auf einen vorbestandenen technischen Mangel am Luftfahrzeug.
- Der Pilot hatte ausreichend Segelflugerfahrung.

3.2 Wahrscheinliche Ursachen

Geringe Flughöhe

3.3 Unfallart

Kontakt mit Gelände

4 Sicherheitsempfehlungen

Keine

Wien, am 27.11.2017

Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes:

Dieser Untersuchungsbericht gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurde vom Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 in Verbindung mit § 14 UUG 2005 idgF genehmigt.

5 Stellungnahmeverfahren

Gemäß Art. 16 Abs. 4 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vor Veröffentlichung des Abschlussberichts Bemerkungen der betroffenen Behörden einschließlich der EASA (Europäische Agentur für Flugsicherheit), und des betroffenen Inhabers der Musterzulassung, des Herstellers und des betroffenen Betreibers (Halter) eingeholt.

Bei der Einholung solcher Bemerkungen hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes die internationalen Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Flugunfällen und Störungen, die gemäß Artikel 37 des Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt angenommen wurden, eingehalten.