

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type DR400/180R,
am 26.05.2004, um ca. 15:05 Uhr UTC in Gemeinde Langkampfen,
A-6336, Tirol
GZ.: 2023-0.363.726

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 16. Mai 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.

Hinweis zu abgebildeten Personen:

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

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	6
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.3.1 Luftfahrzeug 1	9
1.3.2 Luftfahrzeug 2	9
1.4 Schäden an Luftfahrzeugen	9
1.5 Flugwetter.....	10

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Untersuchungseinleitung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des 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 Beteiligte Luftfahrzeuge

Luftfahrzeug 1:

Betreiber:	Flugsportverein
Luftfahrzeughersteller:	Avions Pierre Robin, Frankreich
Type/Modell:	DR400/180R
Luftfahrzeugart:	Motorflugzeug
Antriebsart:	Kolbenmotor
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Bewaldeter Hang, N 47° 34' 02" E 012° 08'
Höhe über dem Meer:	483 m
Startflugplatz:	LOIK

Luftfahrzeug 2:

Betreiber:	Flugsportverein
Luftfahrzeughersteller:	Alexander Schleicher GmbH & Co, BRD
Type/Modell:	ASK 21
Luftfahrzeugart:	Segelflugzeug-Doppelsitzer
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Startflugplatz:	LOIK

1.2 Hergang

Der Flugverlauf und der Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Beteiligten und Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle (bzw. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes) sowie mit Hilfe eines im Segelflugzeug mitgeführten Loggers wie folgt rekonstruiert:

Der Pilot des Segelflugzeuges, einer ASK 21, wollte mit einem ihm bekannten Jugendlichen als Passagier auf 1300 m über dem Flugplatz Kufstein-Langkampfen (LOIK) geschleppt werden, um einen Kunstflug durchzuführen. Über dem Kufsteiner Hausberg Pendling und

über der Stadtgemeinde Kufstein standen Cumulonimben. Es regnete. Der Pilot des Schleppflugzeuges tankte vor dem Start noch 30 Liter. Der im Segelflugzeug vorne sitzende Pilot meldete vor dem Anrollen um 15:04:15 "Seil straff", es gab keinen weiteren Funkverkehr. Nach dem Start des Schleppzuges auf Piste 06 wurde dem in Pistenverlängerung liegenden Gehöft ausgewichen, wo der Schleppzug um 15:04:55 seine grösste Höhe über dem Flugplatzniveau von etwa 45 m erreichte. Unmittelbar darauf wurde eine Hochspannungsleitung zweimal überquert. Um 15:05:22 streifte das Schleppflugzeug in einer Rechtskurve mit der linken Tragfläche einen ca. 40 m (über dem Straßenniveau gemessen) hohen Baum, dessen Wipfel über einen bewaldeten Hang hinausragte. Die Berührungsstelle befand sich westlich knapp neben der Landesstraße L211 und lag ca. 28 m über dem Straßenniveau. Die linke Tragfläche wurde abgerissen, wobei ein Teil der Tragfläche im Baum hängen blieb. Der Segelflugzeugpilot sah noch, wie das Schleppflugzeug den Baumwipfel berührte, klinkte das Schleppseil sofort aus, kurvte nach rechts unten weg und führte eine Aussenlandung in der Mitte des Tales durch. Der Pilot und der Passagier des Segelflugzeuges blieben unverletzt. Das Segelflugzeug blieb unbeschädigt.

Der Rumpf der DR400 mit der mit dem Luftfahrzeug verbundenen rechten Tragfläche stürzte noch ca. 80 m weiter und 26 m tiefer. Der Knickflügel der rechten Tragfläche wurde knapp vor dem endgültigen Aufschlag am Boden beim Kontakt mit einer Birke abgetrennt. Der Rumpf traf mit noch drehendem Propeller auf einen Erdwall und blieb um 15:05:25 in der Einfahrt eines Bauernhofes liegen. Der Bauer hörte den Aufschlag und alarmierte die Rettung. Der in seinem Sitz angeschnallte Pilot wurde nach vorne aus dem Luftfahrzeug geschleudert und lebensgefährlich verletzt. Nach Abschluss der Erstversorgung wurde der Pilot ins Krankenhaus Innsbruck gebracht, wo er am selben Tag verstarb.

1.3 Personenschäden

1.3.1 Luftfahrzeug 1

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1		
Schwere			
Leichte/Keine			

1.3.2 Luftfahrzeug 2

Tabelle 2 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte/Keine	1	1	

1.4 Schäden an Luftfahrzeugen

Luftfahrzeug 1 wurde zerstört.

Luftfahrzeug 2 wurde nicht beschädigt.

1.5 Flugwetter

FXOS54 LOWI 260506

FLUGWETTERVORHERSAGE FUER DEN RAUM TIROL UND VORARLBERG, GUELTIG FUER DEN 26.5.2004.

WETTERLAGE: ABSCHWAECHENDER HOCHDRUCKEINFLUSS. ES WERDEN ALLMAEHLICH FEUCHTERE UND LABIL GESCHICHTETE LUFTMASSEN HERANGEFUEHRT.

ANFANGS MEIST GERINGE BEWOELKUNG, OERTLICH FRUEH DUNST. AM NACHMITTAG NIMMT DIE QUELLBEWOELKUNG UEBER DEM BERGLAND ZU, GEGEN ABEND SIND BESONDERS UEBER DEN SUEDLICHEN SCHWEIZER ALPEN, UND IN SUEDTIROL, EINIGE TEILS GEWITTRIGE SCHAUER ZU ERWARTEN.

WIND UND TEMPERATUR IN DER FREIEN ATMOSPHAERE:

IN 2000M: SUEDWEST BIS WEST 20 KMH, 5 GRAD.

IN 3000M: WEST BIS NORDWEST 30 KMH, MINUS 2 GRAD.

IN 5000M: WEST 50 KMH, MINUS 13 GRAD.

GEFAHRENHINWEISE: NACHMITTAG ISOLIERTE GEWITTERZELLEN.

THERMIKVORHERSAGE: MAESSIGE, AN DER ALPENSUEDSEITE TEILS GUTE THERMIK, AUSLOESE GEGEN 11 UHR LOKAL, DURCH AUFZIEHENDE HOHE WOLKENFELDER GESTOERT.

HINWEISE FUER DEN MOTORFLUG: GUTE SICHTFLUGBEDINGUNGEN, AM NACHMITTAG GEGEN SUEDEN UND SUEDWESTEN EINSCHRAENKUNGEN. NULLGRAD NAHE 9000 FT MSL, ECET LOWI 19 UHR 34 UTC.

VORSCHAU AUF DONNERSTAG: EINE SCHWACHE KALTFRONT BEWIRKT ZEITWEISE REGENSCHAUER, AN DER ALPENSUEDSEITE AUCH GEWITTER. MAESSIGE NORDWESTLICHE WINDE.

FXOS41 LOWW 260800

FLUGWETTERVORHERSAGE OESTERREICH, GUELTIG FUER DEN 26.05.2004.

WETTERLAGE: MIT WESTLICHER HOEHENSTROEMUNG GELANGEN IM TAGESVERLAUF ETWAS FEUCHTERE, ZUNEHMEND LABIL GESCHICHTETE LUFTMASSEN IN DEN OSTALPENRAUM.

ZUSATZHINWEISE VFR: BEI GERINGER BEWOELKUNG MEIST GUTE VMC. AB MITTAG VON VORALBERG BIS OBERKAERNTEN STAERKERE QUELLUNGEN, NACHFOLGEND IM SW EINIGE SCHAUER UND GEWITTER. ALPENUEBERQUERUNGEN: DIE SUEDALPEN GERATEN IM TAGESVERLAUF ZUNEHMEND IN HOCHAUFTUERMENDE QUELLWOLKEN.

ZUSATZHINWEISE IFR: TOPS DER VEREINZELTEN CUMULONIMBEN ZWISCHEN FL250 UND FL300. NULLGRADGRENZE: AUF 8000-9000FT MSL ANSTEIGEND. HOEHENWIND (12Z):

5000FT MSL 260/10-15 KT. 10000FT MSL 260/10-20 KT. 15000FT MSL 270/20-35 KT.
BODENWIND (AUSGENOMMEN ALPENBEREICH): ALLGEMEIN SCHWACH, ZUNEHMEND
MIT SÜDKOMPONENTE. ZUSATZHINWEISE SEGELFLUG: DIE AKTIVE LUFTMASSE WIRD
DURCH DIE ANFEUCHTUNG UND WARMLUFTADVEKTION ETWAS STUMPFER. VORSCHAU
AUF MORGEN: EINE AUS NORDWEST DURCHZIEHENDE SCHWACHE KALTFRONT SORGT IM
TAGESVERLAUF VOR ALLEM IM ALPENBEREICH UND SÜDLICH DAVON FÜR REGE
SCHAUER- UND GEWITTERTÄTIGKEIT. TENDENZ: AM FREITAG NOCH LEICHT
UNBESTÄNDIG, IN DER FOLGE ZUFÜHR RECHT TROCKENER, ABER KÜHLER LUFTMASSEN
AUS NORDWEST.

Ein Zeuge berichtete: Über dem westlich der Unfallstelle gelegenen Pendling und über
Kufstein standen Cumulonimben. Über das Dreibrunnenjoch kamen Fallwinde. Es regnete
beim Start.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub