

Zwischenbericht

Unfall mit dem Segelflugzeug der Type ASW 19 B,
am 24.04.2006, um ca. 13:07 Uhr UTC westlich der Tauern Autobahn (A10),
Gemeinde 5542 Flachau, Bezirk St. Johann im Pongau, Salzburg
GZ.: 2024-0.221.728

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2024. Stand: 8. April 2024

Zwischenbericht

Dieser Zwischenbericht gemäß Art. 16 Abs. 7 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 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 Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Einziges Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle. Die Sicherheitsuntersuchung zielt nicht darauf ab, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären (§ 4 UUG 2005).

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.

Der Zwischenbericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten Personen gewahrt wird.

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

Hinweis

Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung und die dabei anzuwendenden Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit gewinnen will, festgelegt.

Hinweis zu abgebildeten Personen:

Auf Darstellungen von Gegenständen und Örtlichkeiten (Fotos) in diesem Bericht sind eventuell unbeteiligte, vorfallerhebende 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
1 Tatsachenermittlung	7
1.1 Kurzdarstellung	7
1.2 Personenschäden.....	8
1.3 Schäden am Luftfahrzeug	8
1.4 Besatzung.....	9
1.4.1 Pilot	9
1.5 Luftfahrzeug.....	10
1.5.1 Borddokumente	10
2 Untersuchungsfortgang	12
2.1 Durchgeführte Untersuchungsschritte	12
2.2 Geplante Untersuchungsschritte.....	12
3 Sicherheitsprobleme.....	13

Einleitung

Luftfahrzeughalter¹:	Verein, Österreich
Betreiber²:	Verein, Österreich
Flugzeughersteller:	Alexander Schleicher GmbH & Co, Segelflugzeugbau, BRD
Musterbezeichnung:	ASW 19 B
Luftfahrzeugart:	Segelflugzeug
Staatszugehörigkeit:	BRD
Unfallort:	Westlich der Tauern Autobahn (A10), Gemeinde 5542 Flachau, Bezirk St. Johann im Pongau, Salzburg
Koordinaten (WGS84)	N 47°21'29" E 013°23'49"
Ortshöhe über dem Meer	ca. 890 M MSL
Datum und Zeitpunkt:	24.04.2006, ca. 13:07 Uhr

Der Bereitschaftsdienst der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes³, Fachbereich Luftfahrt⁴, wurde am 24.04.2006 von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Da nicht bereits aufgrund der an die Unfalluntersuchungsstelle gerichteten Meldung die Ursache des Vorfalls als aufgeklärt erschien, war gemäß § 8 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 idF BGBl. I Nr. 123/2005 eine Untersuchung vom Fachbereich Luftfahrt anzuordnen.

¹ § 13 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 27/2006: Halter eines Zivilluftfahrzeuges ist, wer das Zivilluftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt.

² Art. 2 Abs. 10 der VO (EU) Nr. 996/2010: „*Betreiber*“ eine natürliche oder juristische Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder zu betreiben plant.

³ § 3 Unfalluntersuchungsgesetz, idF BGBl. I Nr. 123/2005: Zur Untersuchung von Vorfällen sowie zur Unfallursachenforschung und Unfallprävention wird eine Unfalluntersuchungsstelle errichtet. Diese untersteht als Teil der Bundesanstalt für Verkehr dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie ist funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Unfalluntersuchungsstelle kollidieren könnten.

⁴ § 4 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz, idF BGBl. I Nr. 123/2005: In der Unfalluntersuchungsstelle werden Fachbereiche für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich 1. der Luftfahrt, 2. der Schiene, 3. der Schifffahrt, 4. der Seilbahnen eingerichtet. Den einzelnen Fachbereichen steht jeweils ein Fachbereichsleiter vor.

1 Tatsachenermittlung

1.1 Kurzdarstellung

Flugverlauf und Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen von Zeugen/Zeuginnen in Verbindung mit den Erhebungen des Landeskriminalamtes Salzburg und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Der Pilot startete am 24.04.2006 um 10:28 Uhr mit einem Segelflugzeug Type ASW 19 B mittels Motorflugzeugschlepps auf dem Flugplatz St. Johann/Tirol (LOIJ) zu einem Sichtflug in den Bereich Schladming. Das Ausklinken erfolgte in einer Flughöhe von ca. 1300-1400 M MSL.

Zehn Minuten später startete ein weiterer Pilot mit einem Motorsegler ebenfalls mittels Motorflugzeugschlepps vom Flugplatz LOIJ, um gemeinsam in Formation diesen Flug zu gestalten. Sie trafen sich im Bereich des Riemannhauses am Hochkönig und flogen gemeinsam über Goldegg, Bezirk St. Johann im Pongau, zum Rossbrand. Aufgrund fehlender Thermik setzten die beiden Piloten ihre Flüge auf unterschiedlichen Routen fort, standen jedoch weiter miteinander im Sprechfunkkontakt.

Der Pilot des Segelflugzeugs Type ASW 19 B flog in Richtung Norden, wo er im Bereich Dachstein Anschluss an Aufwindgebiete mit Steigraten von ca. 2,5 M/S meldete. Anschließend flog er entlang des Ennstals in Richtung Osten.

Währenddessen sah sich der Pilot des Motorseglers wegen fehlender Thermik gezwungen, am Rückflug von Schladming zum Flugplatz LOIJ (ca. 94 KM Luftlinie) mehrmals den Hilfsmotor zu starten, um einer Außenlandung vorzubeugen. Über Sprechfunk gab er dem Piloten des Segelflugzeuges die Information „keine Thermik“ im Bereich Goldegg (ca. 54 KM Luftlinie vom Flugplatz LOIJ).

Darauf hin entschied sich der Pilot des Segelflugzeugs, vom Grimming (ca. 118 KM Luftlinie vom Flugplatz LOIJ) zurück zum Flugplatz LOIJ zu fliegen. Beim letzten Sprechfunkkontakt mit dem Piloten des Motorseglers meldete er, dass er im Bereich Radstadt (ca. 78 KM Luftlinie vom Flugplatz LOIJ) bereits sehr tief fliege und dringend Thermik benötige.

Er flog auf westlichem Kurs nach Flachau, wo er gegen 13:00 Uhr auf südlichen Kurs kurvte.

Er flog östlich der Tauern Autobahn (A10) ca. 1 KM von Flachau 4 Vollkreise. Anschließend setzte er seinen Flug in nördlicher Richtung fort.

Um ca. 13:06 Uhr überflog er die A10 in Höhe der Anschlussstelle Flachau in westlicher Richtung und kurvte im Bereich Flachau, Ortsteil Feuersang, nach links in Richtung Süden.

Als das Segelflugzeug von Flachau Ortsmitte kommend auf nördlichem Kurs parallel zur A10 in Richtung Anschlussstelle Flachau zurückflog, leitete der Pilot eine Rechtskurve in Richtung einer westlich der Autobahntrasse zwischen einem Sportplatz und der Autobahnböschung befindlichen Wiese ein. In der Rechtskurve streifte das Segelflugzeug mit einer Tragfläche Bäume, welche die westliche Autobahnböschung säumten. Das Segelflugzeug schlug in südlicher Richtung mit großer Längsneigung mit der Rumpfspitze voran neben der Autobahnböschung auf einer asphaltierten Begleitstraße auf.

Augenzeugen des Unfalls setzten die Rettungskette in Gang. Der Notarzt konnte jedoch nur mehr den Tod des Piloten feststellen. Das Segelflugzeug wurde zerstört.

1.2 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1		
Schwere			
Leichte/Keine			

1.3 Schäden am Luftfahrzeug

Das Segelflugzeug wurde zerstört.

1.4 Besatzung

1.4.1 Pilot

Alter: Zwischen dem 16. und 45. Lebensjahr

Gemäß § 6 Abs. 1 Zivilluftfahrt-Personalverordnung – ZLPV, BGBl. Nr. 219/1958 idF BGBl. II Nr. 290/2005, mussten Segelflieger das 16. Lebensjahr vollendet haben.

Gemäß § 10 Abs. 5 Zivilluftfahrt-Personalverordnung – ZLPV, BGBl. Nr. 219/1958 idF BGBl. II Nr. 290/2005, verkürzte sich bei Personen im Alter von mehr als 45 Jahren die Gültigkeitsdauer von Zivilluftfahrt-Personalausweisen für Segelflieger von 36 Monaten (Abs. 1) auf zwölf Monate.

Art des Zivilluftfahrerscheins: Segelfliegerschein

Berechtigungen: Grundberechtigung für Segelflieger mit den zugelassenen Startarten Kraftwagen-, Windenschlepp-, Motorflugzeugschlepp- und Hilfsmotorstart

Klassenberechtigungen: Zweisitzige und mehrsitzige, zweisitzig geflogene Segelflugzeuge

Besondere Berechtigungen: Keine

Gültigkeit: Am Unfalltag gültig

Fliegerärztliche Untersuchung: Anlässlich der Verlängerung der Gültigkeitsdauer des Segelfliegerscheins am 09.05.2005 lag ein gültiges fliegerärztliches Sachverständigengutachten vor.

Gesamtflugerfahrung: 230:20 Stunden (inklusive Unfallflug)

davon in den letzten 90 Tagen: 18:14 Stunden

davon in den letzten 24 Stunden: 2:39 Stunden

Flugerfahrung auf der Unfalltype: 18:14 Stunden (inklusive Unfallflug)

davon in den letzten 90 Tagen: 18:14 Stunden

davon in den letzten 24 Stunden: 2:39 Stunden

Flugzeiten beziehen sich auf das Flugbuch des Piloten, letzter Eintrag Flug Nr. 218 am 21.04.2006, zuzüglich der Flugzeit am Unfalltag.

Im Zeitraum zwischen der Ausstellung des Segelfliewerscheins am 04.08.2003 und dem Unfalltag flog der Pilot überwiegend mit Segelflugzeugen der Type TWIN ASTIR und ASTIR CS (freitragender Mitteldecker in GFK-Bauweise mit Einziehfahrwerk und T-Leitwerk, Bremsklappen auf der Flügeloherseite, Wasserballast wahlweise).

1.5 Luftfahrzeug

Luftfahrzeugart:	Einsitzer, freitragender Mitteldecker in GFK-Bauweise mit Einziehfahrwerk und T-Leitwerk, Bremsklappen auf der Flügeloherseite, Wasserballast.
Hersteller:	Alexander Schleicher GmbH & Co., Segelflugzeugbau, BRD
Herstellerbezeichnung:	ASW 19 B
Musterkennblatt:	Segelflugzeug-Kennblatt Nr. 308, Ausgabe Nr. 7, Datum 08.02.1999, BRD
Baujahr:	1982
Luftfahrzeughalter/Betreiber:	Verein, Österreich
Gesamtbetriebszeit:	1148:16 Stunden (ohne Unfallflug)
Landungen:	904 (ohne Unfallflug).

Betriebszeit und Anzahl der Landungen beziehen sich auf das Bordbuch des Segelflugzeuges, letzter Eintrag am 22.04.2006.

1.5.1 Borddokumente

Eintragungsschein: Ausgestellt am 04.10.2005 von Luftfahrt-Bundesamt (LBA), BRD

Lufttüchtigkeitszeugnis: Ausgestellt am 04.04.2000 von LBA, BRD

- Kategorie: Nichtgewerblicher Verkehr

Bescheinigung der Nachprüfung: Prüfschein, ausgestellt am 09.08.2005 von einem in der BRD ansässigen luftfahrttechnischen Betrieb, gültig bis August 2006

- Das Luftfahrzeug wurde bei einer Jahresnachprüfung geprüft.

- Das Luftfahrzeug war ausgerüstet zur Verwendung in der Kategorie „Nichtgewerblicher Verkehr“.
- Die Flugsicherungsausrüstung genügte den Anforderungen für Flüge nach Sichtflugregeln (Visual Flight Rules).
- Das Luftfahrzeug war lufttüchtig und stimmte mit den Angaben des Segelflugzeug-Kennblatts Nr. 308, Ausgabe Nr. 7, überein.

Versicherungsnachweis über

Halter-Haftpflichtversicherung: Am Unfalltag gültig

2 Untersuchungsfortgang

2.1 Durchgeführte Untersuchungsschritte

Von der SUB sind im Rahmen der Tatsachenermittlung folgende Erhebungen durchgeführt worden:

- Flugverlauf und Unfallhergang
- Personenschäden
- Sachschäden
- Zivilluftfahrerschein, Berechtigungen und Flugerfahrung des Piloten
- Borddokumente, Instandhaltung, Ausrüstung, Beladung und Betriebsanweisungen des Segelflugzeugs
- Flugwetter am Unfallort
- Flugwegaufzeichnungen des Segelflugzeuges
- Beschreibung des Unfallorts
- Verteilung und Zustand der Wrackteile
- Überlebensaspekte

2.2 Geplante Untersuchungsschritte

- Erstellung des Entwurfs des Abschlussberichts gemäß Art. 16 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;
- Durchführung der Konsultation gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und des Stellungnahmeverfahrens im Sinne des § 14 Abs. 1 in Verbindung mit § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 in der geltenden Fassung;
- Herausgabe von Untersuchungsberichten im Sinne des Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Diese Liste ist nicht abschließend. Weitere Untersuchungsschritte können sich aus den ermittelten Sachverhalten, weiteren Informationen und erlangten Erkenntnissen ergeben.

3 Sicherheitsprobleme

Während der Sicherheitsuntersuchung sind 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.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub