

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Ultraleichtflugzeug der Type Apollo Racer GT,
am 11.09.2005, um ca. 15:13 Uhr UTC, Maisacker in der KG Saggau,
Gemeinde St. Johann, A-8453, Steiermark,
GZ.: 2023-0.349.102

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 16.05.2023

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.

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	6
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	10
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	10
1.5 Andere Schäden.....	10

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 11. September 2005 um ca. 15:49 Uhr UTC von der Such- und Rettungszentrale RCC der Austro Control GmbH ACG und um ca. 16:12 Uhr UTC von der den Unfall erhebenden Polizeiinspektion Arnfels über den Vorfall informiert. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Einleitung der Untersuchung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des Unfalluntersuchungsgesetzes 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 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge

Betreiber:	Privatperson
Luftfahrzeughersteller:	Halley GmbH Ungarn
Type/Modell:	Apollo C-XM Racer GT/R
Luftfahrzeugkategorie:	Ultraleichtflugzeug (Trike)
Antriebsart:	2-Zylinder-Zweitakt-Otto-Motor in Reihenanordnung, flüssigkeitsgekühlt, in Pusher-Konfiguration
Gewichtsklasse:	0 - 2250 kg
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Maisacker nächst dem Abfallsammelzentrum in 8453 St. Johann i. S., KG Saggau
Ortshöhe über dem Meer:	ca. 306 m
Flugphase:	Div. Flugmanöver bei Überprüfungsflug
Startflugplatz:	genehmigte Außenlandewiese St. Johann i. S.
Zielflugplatz:	genehmigte Außenlandewiese St. Johann i. S.

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 wie folgt rekonstruiert:

Am 11. September 2005 veranstaltete ein Sportfliegerclub in der KG Saggau, Gemeinde 8453 St. Johann, eine vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung luftfahrtbehördlich bewilligte Flugvorführung. Eine Außenlandebewilligung vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung für den Lande- und Startplatz auf dem dafür vorgesehenen Grundstück in der KG Saggau lag ebenfalls vor.

Es herrschten zum Zeitpunkt der Veranstaltung gute Sichtflugwetterbedingungen VMC mit Sichtweiten von mindestens 20 km, keinen Wolken, einer Außentemperatur von ca. 24° Celsius und Windstille. Der Betreiber des Ultraleichtflugzeuges vereinbarte mit dem

Piloten, der zugleich Fluglehrer und Prüfer für derartige Luftfahrzeuge war, dass im Zuge der Flugveranstaltung bei dem gegenständlichen Ultraleichtflugzeug die periodische Nachprüfung durchgeführt wird. Um ca. 14:00 Uhr UTC trafen sich die beiden am Außenlandeplatz und der Prüfer führte dann sogleich eine Sichtprüfung des Ultraleichtflugzeuges durch.

Gemäß Angaben des Betreibers bestand der Prüfer nach erfolgter Sichtprüfung darauf, auch einen „kurzen“ Überprüfungsflug durchzuführen. Das Luftfahrzeug war voll betankt und der Start erfolgte um ca. 15:05 Uhr UTC in Richtung Südwesten. Der Betreiber selbst beobachtete den Start sowie den gesamten Flug im Bereich ca. 5 Meter östlich des „Turmes“ der Außenlandwiese.

Das Luftfahrzeug befand sich nach ca. 5 Minuten Flugzeit im Bereich ca. 500 Meter nördlich der Außenlandwiese und flog in westlicher Richtung in einer Höhe von ca. 150 Meter über Grund. Dabei erfolgten zweimal hintereinander die selben Flugmanöver des starken Fahrtaufnehmens infolge eines raschen Sinkfluges durch Heranziehen der Basis (gewichtsgesteuert) und Setzen von Leistung am Motor. Danach wurde jeweils ein Steigen bis zum Überziehen (ugs. „Abstallen“) eingeleitet bzw. beobachtet, wobei nach dem 2. Überziehen das Ultraleichtflugzeug im überzogenen Flugzustand plötzlich seitlich abkippte und anschließend in eine Steilspirale überging. In etwa bei der 2. Drehung des Luftfahrzeuges löste der Pilot das Rettungssystem aus bzw. konnte das Öffnen des Fallschirms beobachtet werden. Darauffolgend trennte sich jedoch die Tragfläche mitsamt dem Rettungsschirm vom Trike selbst ab, sodass der Rettungsschirm den Absturz des Trikes mit dem darin befindlichen Piloten nicht mehr verhindern bzw. verlangsamen konnte. Das Ultraleichtflugzeug stürzte darauffolgend um ca. 15.13 Uhr UTC in einen Maisacker.

Unmittelbar nach dem Absturz wurden von einem bei der Flugvorführung anwesenden Arzt Erste-Hilfe-Maßnahmen bis zum Entreffen der Rettungskräfte und des Notarztes geleistet. Aufgrund der Art und Schwere des Absturzes und der Verletzungen konnte jedoch nur mehr der Tod des Piloten festgestellt werden.

Ein Vertreter der Flugunfalluntersuchungstelle traf an der Unfallstelle um ca. 19:05 Uhr UTC ein und nahm die Erhebungen auf. Das Ultraleichtflugzeug wurde anschließend von der freiwilligen Feuerwehr St. Johann i. S. geborgen und für weitere Erhebungen in Räumlichkeiten der Gemeinde St. Johann i. S. vorläufig verwahrt.

Von der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde beim Piloten eine Blutabnahme veranlasst, welche am Institut für gerichtliche Medizin an der Universität Graz ausgewertet wurde. Die Blutalkoholkonzentration ergab einen Wert von 0,00 Promille.

Infolge des Unfalls wurde kurz darauffolgend von der Austro Control GmbH eine Lufttüchtigkeitsanweisung LTA mit der Nummer A 2005-002, in Bezug auf die Montage des Rettungsgeräts bei gewichtskraftgesteuerten Ultraleichtflugzeugen, veröffentlicht.

Abbildung 1 verunglücktes Ultraleichtflugzeug (Trike) Apollo GT im Flug



Quelle: Internet, SUB

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1		
Schwere			
Leichte/Keine			

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Ultraleichtflugzeug wurde beim Aufprall zerstört.

1.5 Andere Schäden

Es entstand Flurschaden im Maisacker an der Unfallstelle sowie der Bergegasse.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub