

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Segelflugzeug der Type Discus CS,  
am 20.07.2003, um ca. 09:40 Uhr UTC am Törlweg,  
Gemeinde Reichenau/Rax, A-2651, Bundesland Niederösterreich  
GZ.: 2023-0.218.108

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 3. April 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](https://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

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
<b>Sachverhalt</b> .....	<b>7</b>
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug .....	9

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 20.07.2003 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 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge

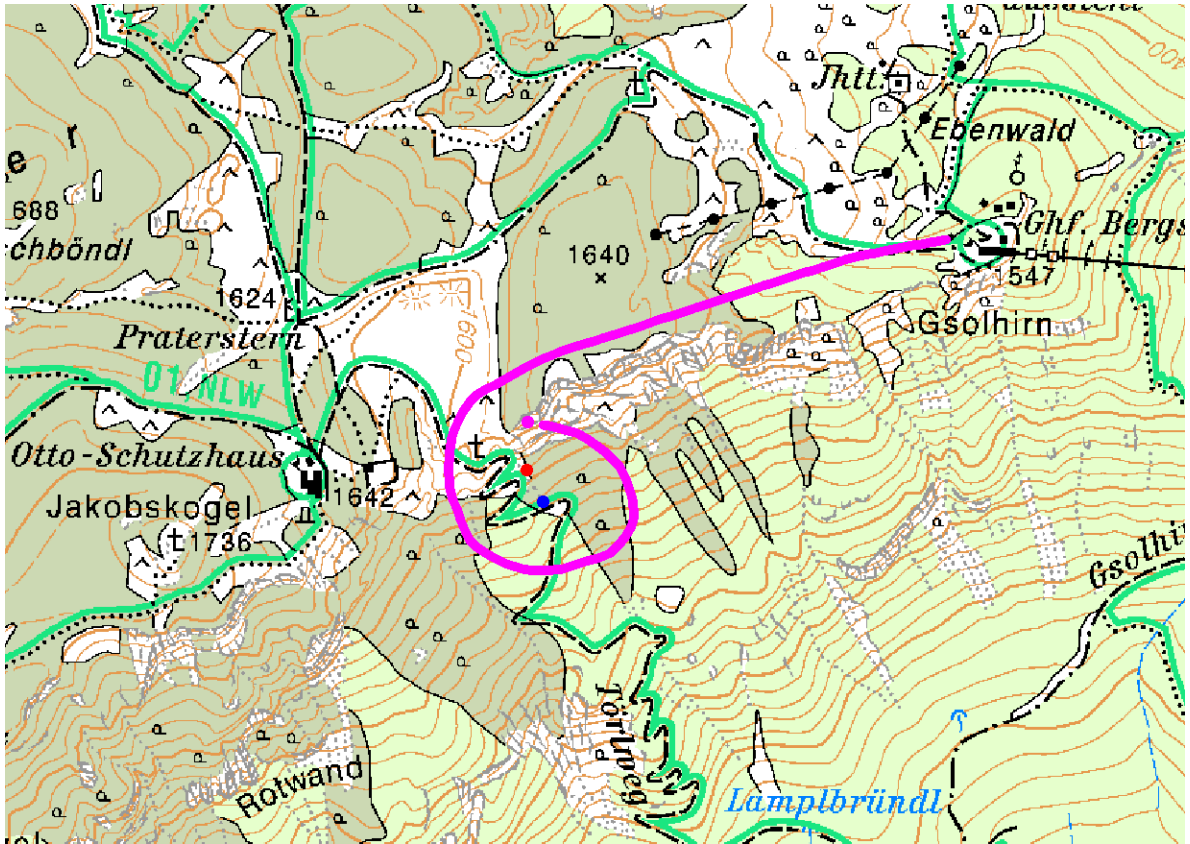
<b>Betreiber:</b>	Privat
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Orlican a.s. CS-56537 Chocen, Tschechien
<b>Type/Modell:</b>	Discus CS
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Segelflugzeug
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	Törlweg, Reichenau/Rax, N47° 42' 31"; E 015° 46' 03" 1630 m über dem Meer
<b>Flugphase:</b>	Streckenflug
<b>Startflugplatz:</b>	Wr. Neustadt West

## 1.2 Hergang

Der Flugverlauf und der Hergang wurden aufgrund der Aussagen zweier Paragleiter sowie eines Spaziergängers in Verbindung mit den Erhebungen der Beamten des Gendarmeriepostens Reichenau/Rax und den Mitarbeitern der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Der 63-jährige Pilot startete gegen 09:00 Uhr vom Flugplatz Wiener Neustadt West mit dem Segelflugzeug Discus CS mittels Windenstart zu einem Segelflug. Um ca. 09:40 Uhr wurde das Luftfahrzeug über der Rax beobachtet. Das Segelflugzeug kam aus Richtung Osten und flog entlang des Höhenrückens nach WSW in Richtung Otto-Schutzhaus. Es drehte nach links ab und flog über die Kante hinaus eine Linkskurve. Beim Einkreisen baute das Segelflugzeug Höhe ab, drehte aber trotzdem in der Linkskurve weiter. Das Luftfahrzeug näherte sich wieder der Kante und streifte in der Nähe des Törlweges die Felswand mit der rechten Flügelspitze. Die rechte Tragfläche zerbrach in mehrere Teile und das Luftfahrzeug geriet außer Kontrolle. Der Rumpf des Segelflugzeuges kollidierte mit dem Boden und rutschte in weiterer Folge die Schotterrinne hinab. Der Pilot kam bei dem Unfall ums Leben, am Luftfahrzeug entstand Totalschaden. Am Unfalltag herrschten Sichtflugwetterbedingungen.

Abbildung 1 Flugverlauf



Quelle: SUB/ZLF

Der ungefähre Flugverlauf bis zum Absturz ist in Abbildung 1 in Magenta dargestellt.

### 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1		
Schwere			
Leichte/Keine			



## 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

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

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