



Verkehrssicherheitsarbeit  
für Österreich

## UNTERSUCHUNGSBERICHT

### FLUGUNFALL MIT DEM Motorsegler der Type SF-25

am 16. Juni 2013  
um ca. 15:31 Uhr UTC am  
Flugplatz Altlichtenwarth,  
Niederösterreich

GZ. BMVIT-85.197/0004-IV/BAV/UUB/LF/2014



**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes  
Bereich Zivilluftfahrt**

## ÜBERSICHT

	Seite
Inhaltsverzeichnis	2
Einleitung	3
Kapitel 1 TATSACHENERMITTLUNG	4
Kapitel 2 ANALYSE	9
Kapitel 3 SCHLUSSFOLGERUNGEN	9
Kapitel 4 SICHERHEITSEMPFEHLUNGEN	10

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

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 oder der schweren Störung beteiligten natürlichen oder juristischen Personen unterliegt der Untersuchungsbericht inhaltlichen Einschränkungen. Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Dieser Untersuchungsbericht darf ohne ausdrückliche Genehmigung der Bundesanstalt für Verkehr, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, nicht auszugsweise wiedergegeben werden.

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

Bundesanstalt für Verkehr  
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Bereich Zivilluftfahrt  
Postanschrift: Postfach 206, 1000 Wien  
Büroadresse: Trauzlgasse 1, 1210 Wien  
T: +43(0)1 71162 DW 659230, F: +43(0)1 71162 DW 6569299  
E: [fus@bmvit.gv.at](mailto:fus@bmvit.gv.at)

## INHALTSÜBERSICHT

Einleitung	3
1 Tatsachenermittlung	4
1.1 Flugverlauf	4
1.1.1 Flugvorbereitung	4
1.2 Personenschäden	4
1.3 Schaden am Luftfahrzeug	4
1.4 Andere Schäden	4
1.5 Besatzung	5
1.6 Luftfahrzeug	5
1.6.1 Bordpapiere	5
1.6.2 Beladung	5
1.7 Flugwetter	6
1.8 Flugplatz	6
1.8.1 Allgemein	6
1.9 Angaben über Wrack und Aufprall	7
1.9.1 Unfallort	7
1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile	8
1.10 Medizinische und pathologische Angaben	9
1.11 Weiterführende Untersuchungen keine	9
2 Auswertung	9
2.1 Luftfahrzeug	9
2.2 Flugbetrieb	9
3 Schlussfolgerungen	9
3.1 Befunde	9
3.2 Wahrscheinliche Ursache	10
3.3 Unfallart	10
4 Sicherheitsempfehlungen	10

## Einleitung

- Luftfahrzeughalter: Verein
- Flugzeughersteller: Scheibe Flugzeugbau
- Musterbezeichnung: SF-25 C Falke
- Luftfahrzeugart: Motorsegler
- Staatszugehörigkeit: Österreich
- Unfallort: Flugplatz Altlichtenwarth Piste 22
- Koordinaten: N 48° 40' 00" E 016°49' 30"
- Ortshöhe über Meer: 184 m
- Datum und Zeitpunkt: 16.06.2013 um 15:31 Uhr

- **Kurze Darstellung des Unfalles**

Beim Landeanflug eines SF-25 C Falken am Flugplatz Altlichtenwarth auf der Piste 22 kam es nach einem späten Aufsetzen zum Überrollen des Pistenendes. Der Motorsegler kam im anschließenden Feld nach einer 180° Drehung zum Stillstand.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Bereich Zivilluftfahrt wurde am 16.06.2011 um 15:50 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, Eintragsstaat

# 1 Tatsachenermittlung

## 1.1 Flugverlauf

Der Flugverlauf und der Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen des Piloten, sowie Zeugen, in Verbindung mit den Erhebungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle Bundes wie folgt rekonstruiert:

Der Motorsegler SF-25 startete, am 16.06.2013, von Spitzerberg (LOAS) zu einem Rundflug.

An Bord befanden sich der Pilot und ein Passagier.

Über dem Flugplatz Altlichtenwarth entschloss man sich zur Landung.

Der Anflug auf Altlichtenwarth erfolgte auf die Betriebspiste 22.

Das Aufsetzen auf der Betriebspiste 22, erfolgte 13m vor der Pistenschwelle 04. Zu diesem Zeitpunkt war der Gashebel laut Angaben des Piloten in Leerlaufposition.

Während des Abbremsvorganges, bog der Motorsegler rechts in den Sicherheitsstreifen ab, kam kurzzeitig wieder zurück auf die Piste, und rollte danach über den angrenzenden Feldweg in den Acker, welcher in Pistenverlängerung lag.

Dabei berührte die rechte Tragfläche den Boden, worauf sich der Motorsegler um 180° drehte und wieder in Richtung Flugplatz zum Stehen kam.

### 1.1.1 Flugvorbereitung

Die gemäß §6 der Luftverkehrsregeln, BGBL.Nr.80/2010 in der geltenden Fassung, erforderliche Flugvorbereitung wurde durchgeführt.

Die Aufgabe eines Flugplanes war nicht erforderlich.

## 1.2 Personenschäden

<b>Verletzungen</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Andere</b>
Tödliche			
Schwere			
Keine	1	1	

## 1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Am Luftfahrzeug entstand Totalschaden..

## 1.4 Andere Schäden

Geringer Flurschaden.

## 1.5 Besatzung

### Pilot

- Alter / Geschlecht: 62 Jahre, männlich
- Art des Zivilluftfahrerscheines: Segelfliewerschein, Hilfsmotorstart
- Berechtigungen  
Muster-/Typenberechtigung: Klasse (zwei-und mehrsitzige Segelflugzeuge)  
Eingeschränktes Sprechfunkzeugnis für den Binnenflugfunkdienst
- Startarten: Hilfsmotorstartberechtigung
- Gültigkeit: Am Unfalltag gültig
- Überprüfungen (Checks)  
Medical check: Am Unfalltag gültig
- Flugerfahrung Segelflug und Motorsegler (inkl. Unfallflug)  
Gesamt: ca.46:10 h

## 1.6 Luftfahrzeug

Der SF-25 ist ein zweisitziger Motorsegler in Fachwerksbauweise.

- Luftfahrzeugart Motorsegler
- Hersteller Scheibe Flugzeugbau
- Werknummer, Baujahr XXXX/1980
- Gesamtbetriebsstunden: ca. 6971 h
- Triebwerk Boxermotor, 4 Zylinder 60 PS
- Type: L1700 EA2
- Hersteller: Limbach

### 1.6.1 Bordpapiere

- Borddokumente ausgestellt von der ACG
- Eintragungsschein ausgestellt am 24.03.1998
- Lufttüchtigkeitszeugnis ausgestellt am 12.06.2013
- Verwendungsbescheinigung ausgestellt am 07.12.2010
- Versicherung ausgestellt am 21.02.2013

### 1.6.2 Beladung

Das Fluggewicht lag innerhalb der zulässigen Grenze.

Die errechnete Schwerpunktlage befand sich innerhalb der Betriebsgrenzen.

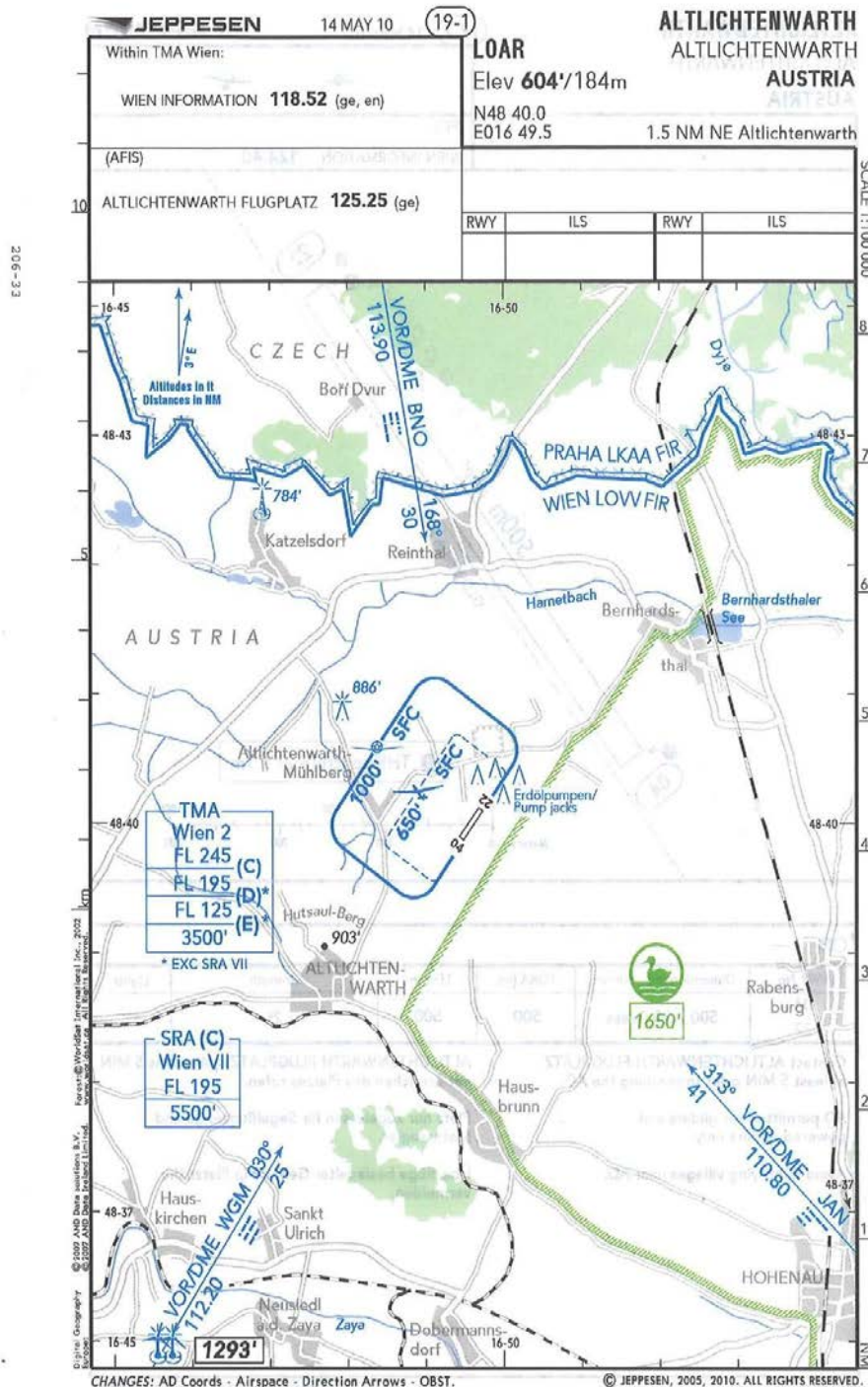
### 1.7 Flugwetter

Zum Unfallzeitpunkt waren Sichtflug-Wetterbedingungen mit gemeldeten Sichten von 30km, Windstille, Bewölkung Wolkenlos, Temperatur 27°C und einem QNH von 1016 hPa Gegeben.

### 1.8 Flugplatz

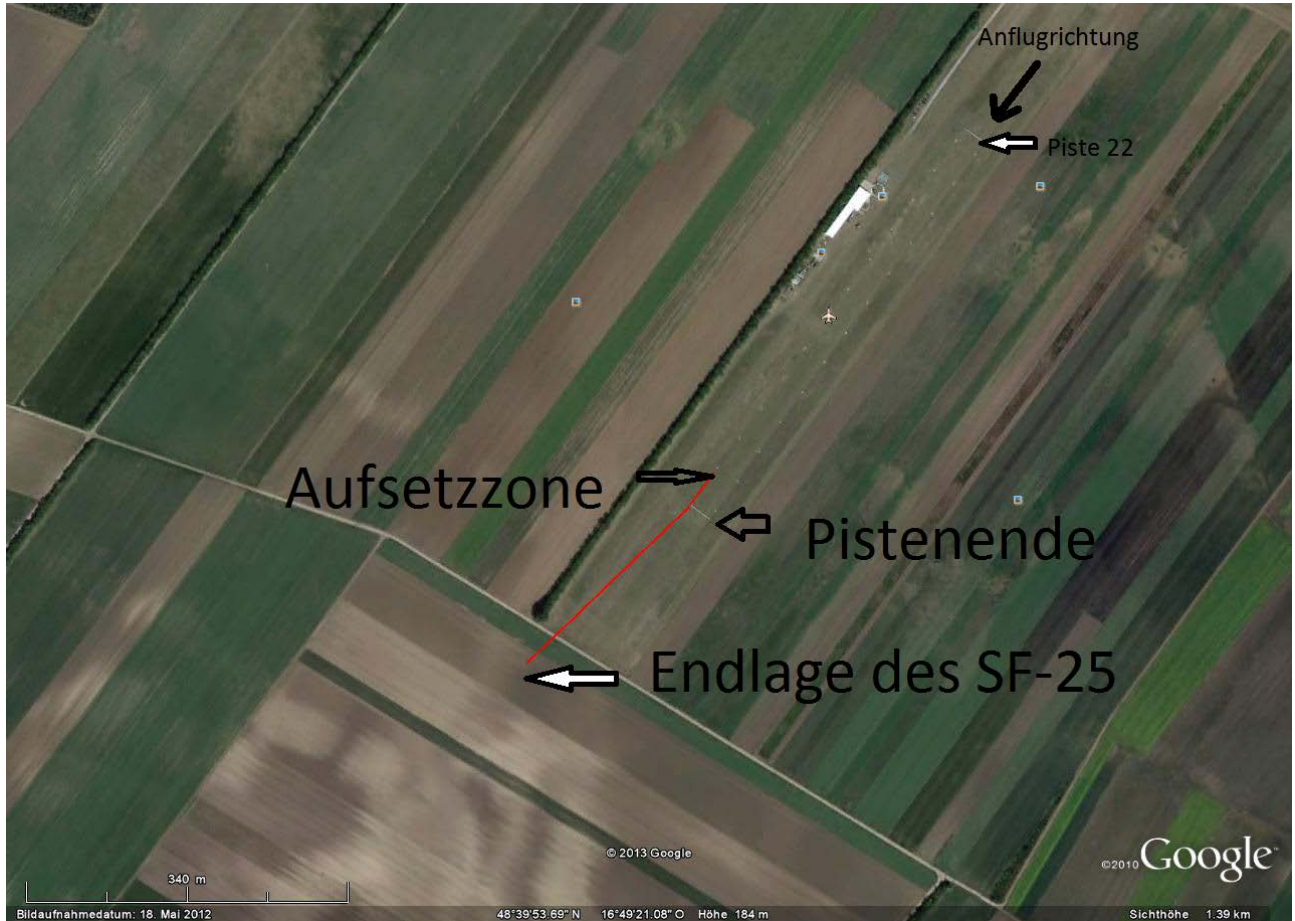
#### 1.8.1 Allgemein

Der Flugplatz Altlichtenwarth befindet sich auf einer Höhe von 604ft/184m MSL. Die Pistenlänge beträgt 500m, die verfügbare Startstrecke beträgt 500m. Die Graspiste war am Tag des Flugunfalles hart und trocken mit normalem Bewuchs.



## 1.9 Angaben über Wrack und Aufprall

### 1.9.1 Unfallort



Quelle: SUB/Google Earth

Der Motorsegler kam ca.300m von der Pistenschwelle 04 entfernt, 180° um die Hochachse gedreht zum Stillstand. Die Luftfahrzeuglängsrichtung zeigte Richtung Piste 04.

### 1.9.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile

Das Luftfahrzeug berührte mit der rechten Tragfläche den Boden, worauf sich das Luftfahrzeug 180° um die Hochachse über rechts drehte. Die Endlage des Motorseglers war mit der Luftfahrzeugslängsrichtung in Piste 04. Der Rumpf brach im Bereich des Seitenleitwerks. Das Propellerblatt wies eine Bruchstelle im mittleren Bereich auf. Der Stahlrohrrahmen war im vorderen Bereich des Propellers und des Hauptfahrwerkes stark verbogen. Die rechte Tragfläche wies erhebliche Beschädigungen im gesamten Bereich auf.





## 1.10 Medizinische und pathologische Angaben

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

## 1.11 Weiterführende Untersuchungen

keine

# 2 Auswertung

## 2.1 Luftfahrzeug

Die Voraussetzungen für die Verwendung des LFZ waren zum Unfallzeitpunkt gegeben.

Die Gesamtmasse und die Schwerpunktlage waren innerhalb der vorgeschriebenen Limits.

## 2.2 Flugbetrieb

Der Pilot war im Besitz der für die Durchführung des Fluges erforderlichen Berechtigungen, diese waren zum Unfallzeitpunkt gültig.

# 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 war innerhalb der vorgeschriebenen Betriebsgrenzen.
- Zum Unfallzeitpunkt herrschten am Flugplatz Altlichtenwarth Sichtflugbedingungen mit Windstille und einer Temperatur von 27°C.
- Die verfügbare Landestrecke betrug 500m.
- Der Pilot hat die ihm zur Verfügung stehende Landestrecke nicht ausgenützt.

### 3.2 Wahrscheinliche Ursache

- Spätes Aufsetzen

### 3.3 Unfallart

- Überschießen der Landepiste

## 4 Sicherheitsempfehlungen

keine

Wien, am 07.11.2013

Der Leiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle:

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.