

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Diamond DA20,
am 10.06.2003, um ca. 14:39 Uhr UTC,
Gemeinde Salzburg/Leopoldskron-Untermoos, A-5020, Salzburg
GZ.: 2023-0.220.837

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 05. 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

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 Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang	7
1.3 Personenschäden	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 10. Juni 2003 um 16:55 Uhr 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

Betreiber:	Flugsportverein
Luftfahrzeughersteller:	Diamond Aircraft Industries/Kanada
Type/Modell:	DA20
Luftfahrzeugart:	Motorflugzeug
Antriebsart:	Kolbenmotor
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Salzburg Leopoldskron-Untermoos, N 47° 46' 37" E 013° 01' 02"
Flugphase:	Anfangssteigflug
Startflugplatz:	Flughafen Salzburg-Maxglan

1.2 Hergang

Der Flugverlauf und der Hergang wurden aufgrund der Aussagen der Luftfahrzeuginsassen und Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Der Pilot/Fluglehrer traf sich am 10.06.2003 um ca. 14:00 Uhr mit einem Flugschüler beim Hangar des örtlichen Flugsportvereins am Flughafen Salzburg-Maxglan zur Durchführung eines Ausbildungsfluges. Das Luftfahrzeug wurde vor dem Flug nicht betankt, da laut Aussage des Fluglehrers der Tank fast voll war. Die Vorflugkontrolle des Luftfahrzeuges wurde vom Fluglehrer gemeinsam mit dem Flugschüler durchgeführt. Wie bei Grundschulungsflügen üblich, saß der Flugschüler am linken, der Fluglehrer am rechten Sitz. Der Fluglehrer startete das Triebwerk und der Flugschüler steuerte das Luftfahrzeug nach Erteilung der Rollfreigabe bis zum Rollhaltepunkt B der Piste 16. Nach Startfreigabe durch den Fluglotsen startete der Pilot/Fluglehrer um ca. 14:38 Uhr auf Piste 16. Bei etwa 60 Knoten hob das Luftfahrzeug ab und ging in den Steigflug über. Während des Steigfluges, ca. 30 Sekunden nach dem Start in einer Flughöhe von ca. 300 Fuß, bemerkten die Piloten ein Stottern des Triebwerkes, verbunden mit starken Vibrationen, leichter

Rauchentwicklung und schmorbrandähnlichem Geruch. Das Triebwerk verlor an Leistung, das Luftfahrzeug ging in einen Sinkflug über. Nach Absetzen einer Notmeldung entschied sich der Pilot aufgrund der geringen Höhe für eine Außenlandung auf einer angrenzenden Wiese südöstlich des Flughafenareals. Nach dem Aufsetzen verfring sich das Luftfahrzeug in einem etwa quer zur Rollrichtung verlaufenden Entwässerungsgraben, wodurch es sich überschlug und in Rückenlage zum Stillstand kam. Die Besatzung wurde leicht verletzt und konnte sich durch Einschlagen der Plexiglashaube selbständig aus dem Cockpit befreien.

Abbildung 1 Luftbild-Übersicht Unfallstelle



Quelle: SUB

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere			
Leichte/Keine	2		

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub