

Zwischenbericht

Unfall mit dem Motorsegler der Type HK36TTC,
am 24.09.2011, um ca. 15:11 Uhr UTC am Flugplatz St. Georgen/Ybbsfelde
(LOLG),
A- 3304, St. Georgen am Ybbsfelde, Niederösterreich
GZ.: 2023-0.587.132

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 30. August 2023

Zwischenbericht

Dieser Zwischenbericht 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/impressum/daten.html

Vorwort

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit der VO (EU) Nr. 996/2010 und 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.

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	6
1 Tatsachenermittlung	7
1.1 Beteiligte Luftfahrzeuge/Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	8
2 Untersuchungsfortgang	9
3 Sicherheitsprobleme.....	10

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Verkehrsbereich Zivilluftfahrt, wurde von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert.

Gemäß Art. 5 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 wurde eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet.

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligte Luftfahrzeuge/Beteiligtes Luftfahrzeug

Betreiber:	Text
Luftfahrzeughersteller:	Diamond Aircraft Industries GmbH
Type/Modell:	HK36TTC
Luftfahrzeugart:	Motorsegler
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	St. Georgen/Ybbsfelde (LOLG)
Datum und Zeitpunkt:	24 September 2011, ca. 15:11 Uhr UTC
Startflugplatz:	St. Georgen/Ybbsfelde (LOLG)
Zielflugplatz:	St. Georgen/Ybbsfelde (LOLG)

1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Beteiligten und Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Nach 84 Starts am Doppelsteuer führte der Flugschüler am 24.09.2011 seinen ersten Alleinflug mit einem Motorsegler der Type Diamond HK36TTC durch. Der Flugauftrag seines Fluglehrers lautete, dass der Flugschüler mittels Hilfsmotorstarts Aufsetz- und Durchstartübungen in der Linksplatzrunde der Piste 04 durchführen sollte.

Bei der dritten Landung wurde die Anfluggeschwindigkeit aufgrund von Gegenwind etwas höher gewählt und betrug etwa 60 bis 70 KIAS. Während des Anfluges auf die Piste 04 waren beim Überfliegen des Ybbs-Flusses Turbulenzen vorhanden, wobei der Flugschüler keine Abwinde wahrnahm. Der Abfangbogen wurde zu hoch angesetzt, worauf der Motorsegler nach kurzem Hochsteigen hart am Aufsetzpunkt aufsetzte und unmittelbar danach wieder abhob. Während der Flugschüler über die Gründe für die harte Landung nachdachte, entstand eine Richtungsänderung nach links und der Motorsegler kam seitlich über den Sicherheitsstreifen hinaus. Daraufhin kam die linke Tragfläche in

Berührung mit dem angrenzenden, nicht abgeernteten Maisfeld. Der anschließende „Ringelpiez“ verursachte Schäden an Haube, Propeller, Fahrwerk, Rumpf und Tragflächen. Der Flugschüler blieb unverletzt.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	-	-	-
Schwere	-	-	-
Keine	1	-	-

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Durch die Berührung der linken Tragfläche mit dem Maisfeld und der darauffolgenden Drehbewegung um die Hochachse des Motorseglers entstanden Schäden an Haube, Propeller, Fahrwerk, Rumpf und Tragflächen.

2 Untersuchungsfortgang

Der Entwurf des Abschlussberichts befindet sich in Vorbereitung. Im Anschluss an das Konsultationsverfahren gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 bzw. das Stellungnahmeverfahren gemäß § 14 Abs. 1 iVm § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 idgF wird der Abschlussbericht auf der Website des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (<https://www.bmk.gv.at/ministerium/sub.html>) veröffentlicht.

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