

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Luftfahrzeug der Type Scheibe SF 25 C Falke,
am 25.10.2001, um ca. 14:28 Uhr UTC am Flughafen Graz,
Gemeinde Feldkirchen, A-8073, Bundesland Steiermark
GZ.: 2023-0.703.376

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023 Stand: 10. Oktober 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	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	8

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 25.10.2001 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:	Sportfliegerverein
Luftfahrzeughersteller:	Scheibe Flugzeugbau GmbH
Type/Modell:	SF 25 C Falke
Luftfahrzeugart:	Eigenstartfähiger Motorsegler
Antriebsart:	Kolbenmotor
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Flughafen Graz, Anfluggrundlinie Piste 17L ca. 250 m nördlich Rollweg B
Flugphase:	Landeanflug
Startflugplatz:	Flughafen Graz (LOWG)
Zielflugplatz:	Flughafen Graz (LOWG)

1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Beteiligten und Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle sowie der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 25.10.2001 führte eine Flugschülerin am Flughafen Graz gemeinsam mit einem Fluglehrer eine Vorflugkontrolle mit Hilfe der vorhandenen Checkliste am später verunfallten Luftfahrzeug durch, dessen Betankung sie vorher organisiert hatte. Danach flogen sie zwei Platzrunden am Doppelsteuer. Da das Wetter an diesem Tag einwandfrei war, erteilte der Fluglehrer der Flugschülerin in weiterer Folge den Auftrag, 3 bis 4 Platzrunden alleine zu absolvieren. Die erste Platzrunde führte sie einwandfrei aus und startete mit einem „touch and go“ Manöver zur Nächsten. Bei dieser setzte sie den Endanflug zu hoch an, worauf der Fluglehrer über Funk die Anweisung zum Durchstarten gab. Bei der dritten Platzrunde meldete sie wie schon zuvor „before turning base for touch and go“, worauf sie vom Fluglehrer den Auftrag für ein „touch and go Piste 17L“ erhielt. Die Bestätigung dieser Anweisung war der letzte Funkkontakt. Der Anflug erfolgte diesmal

höhen- und entfernungs­mässig richtig. Im Endanflug leitete die Flugschülerin unvermittelt einen steileren Sinkflug mit ausgefahrenen Bremsklappen ein, worauf der Fluglehrer die Anweisung gab, den Sinkflug flacher auszuführen. Daraufhin führte sie etwa 50 m über Grund zügig eine kurze Horizontalflugphase herbei, der ein bis etwa 50 Grad immer steiler werdender Sinkflug folgte. Trotz der Zurufe des Fluglehrers über Funk erfolgte kein Abfangen und das Luftfahrzeug prallte mit großer Längsneigung auf der Anfluggrundlinie zur Piste 17L etwa 250 m nördlich des Rollwegs B am Boden auf. Die Pilotin starb an der Unfallstelle aufgrund der aufprallbedingten massiven stumpfen Gewalteinwirkung.

Die Flugschülerin begann ihre Ausbildung am 13.2.2000 und flog ausschliesslich das Luftfahrzeug SF 25 C. Der erste Alleinflug fand am 28.9.2001 statt. (Flug # 252)

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Abbildung 1 Flughafen Graz - Anflugrichtung und Unfallstelle



Quelle: Google Earth, bearb.SUB

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub