

Zwischenbericht

Unfall mit dem Segelflugzeug der Type LS4,
am 14.08.2011, um ca. 14:05 Uhr UTC am Flugplatz Wiener Neustadt (LOXN),
A-2700, Wiener Neustadt, Niederösterreich
GZ.: 2023-0.580.587

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 Beteiligtes Luftfahrzeug

Betreiber:	Verein
Luftfahrzeughersteller:	Rolladen-Schneider Flugzeugbau GmbH
Type/Modell:	LS4
Luftfahrzeugart:	Segelflugzeug
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Wiener Neustadt (LOXN)
Datum und Zeitpunkt:	14. August 2011, 14:05 UTC
Startflugplatz:	Wiener Neustadt (LOXN)
Zielflugplatz:	Wiener Neustadt (LOXN)

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:

Am Unfalltag wurden mit dem Segelflugzeug der Type LS4 insgesamt drei Flüge durchgeführt. Laut der Aussage des Piloten wurde die Vorflugkontrolle von ihm durchgeführt. Während des Fluges traten keine technischen Störungen auf.

Bei der Landung, etwa 150 m über Grund, kurvte der Pilot mit seinem Segelflugzeug vom Gegen- in den Queranflug. Nach dem Einkurven in den Endanflug der Piste 18R befand sich das Segelflugzeug trotz ausgefahrener Bremsklappen über dem gewünschten Anflugwinkel. Der Pilot fuhr die Bremsklappen ein und leitete bei einer Geschwindigkeit von etwa 90 km/h einen Seitengleitflug mit „normalem Horizontbild“ ein. Dabei geriet das Segelflugzeug fortschreitend von der rechten zur linken Tragfläche in den überzogenen Flugzustand. Der Pilot leitete den Seitengleitflug aus. Danach fuhr er die Bremsklappen auf der Flügeloberseite wieder aus. In einer Höhe von etwa 10 m über Grund kippte das Segelflugzeug über die rechte Tragfläche ab, wobei diese den Boden berührte. Nach einer

Drehung um die Hochachse schlug das Segelflugzeug am Boden auf. Der Pilot blieb unverletzt.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Der Rumpf und das Hauptfahrwerk wurden durch den Aufschlag am Boden schwer beschädigt.

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, 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