

Zwischenbericht

Unfall mit dem Motorsegler der Type LAK-17B FES,
am 18.08.2023, zwischen 12:25 und 12:30 Uhr UTC,
am Flugplatz Reutte-Höfen,
Gemeinde Höfen, A-6604, Bezirk Reutte, Tirol
GZ.: 2024-0.490.352

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2024. Stand: 30. Juli 2024

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/impresum/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.

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
1 Tatsachenermittlung	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9
1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte	10
1.6 Geplante Untersuchungsschritte.....	10
2 Sicherheitsprobleme.....	11
3 Sicherheitsempfehlungen	12

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Verkehrsbereich Zivilluftfahrt, wurde am 18. August 2023 um 13:26 Uhr 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:	privat, Deutschland
Luftfahrzeughersteller:	JSC „Sportine Aviacija ir KO“
Type/Modell:	LAK-17B FES
Luftfahrzeugart:	Luftfahrzeug schwerer als Luft
Luftfahrzeugkategorie:	Motorsegler (nicht eigenstartfähig)
Antriebsart:	bürstenloser, permanenterregter Synchronmotor mit Außenläufer
Gewichtsklasse:	0 bis 2 250 kg
Staatszugehörigkeit:	Deutschland
Unfallort:	Sicherheitsbereich des Rückholwegs für Segelflugzeuge nördlich der Windenschleppstrecke am Flugplatz Reutte-Höfen
Datum und Zeitpunkt:	18.08.2023, zwischen 12:25 Uhr und 12:30 Uhr
Flugphase:	Windenstart
Startflugplatz:	Zivilflugplatz Reutte-Höfen
Zielflugplatz:	Zivilflugplatz Reutte-Höfen

1.2 Hergang

Flugverlauf und Unfallhergang wurden anhand der Aussagen von Augenzeugen sowie des früheren Ausbilders und Freundes des Piloten, des Windenfahrers sowie der Einsatzkräfte, in Verbindung mit den Erhebungen des Landeskriminalamtes Tirol, der Polizeiinspektion Reutte und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wie folgt rekonstruiert:

Der Pilot reiste mehrere Tage vor dem Unfall nach Reutte und wohnte auf dem örtlichen Campingplatz in seinem Wohnmobil. Seinen Motorsegler hatte er in einem Transportanhänger mitgebracht.

Am 15.08.2023 traf er sich mit seinem früheren Ausbilder und Freund am Flugplatz Reutte-Höfen. Da der Pilot vorher noch nie in Reutte gestartet war, umrundete er zusammen mit

seinem Freund zu Fuß den Flugplatz. Da sein Freund bereits mit dem Flugplatz vertraut war, wies er ihn dabei im Hinblick auf die Besonderheiten des Flugplatzes ein. Später an diesem Tag führte der Pilot zudem einen Einweisungsflug mittels Windenstarts auf einem am Flugplatz Reutte-Höfen stationierten Segelflugzeug mit einem ortsansässigen Einweisungspiloten durch. Windenstart und Einweisungsflug verliefen ohne Zwischenfälle.

Am 16.08.2023 absolvierte der Pilot einen etwa dreistündigen Flug mit seinem Motorsegler. Gestartet war er ebenfalls per Windenstart. Für diesen Flug, der ohne besondere Vorkommnisse verlief, rüstete der Pilot das Luftfahrzeug auf und danach wieder ab, um es anschließend im Transportanhänger zu verstauen.

Am 18.08.2023 planten der Pilot und sein Freund, jeder mit seinem eigenen Luftfahrzeug, einen längeren Thermikflug ab Reutte. Sie rüsteten dafür gemeinsam die Flugzeuge auf, führten die notwendigen Checks durch und machten eine gemeinsame Flugvorbereitung sowie ein Wetterbriefing.

An der Startstelle waren insgesamt sechs Luftfahrzeuge zum Windenstart aufgestellt. Es wurde darauf gewartet, dass der Wind entsprechend dem lokalen Windsystem auf Nordost dreht. Als die erwartete Drehung des Windes erfolgte, starteten vier Segelflugzeuge an der Winde. Der Einstieg in die Thermik erfolgt gewöhnlich über den südlich des Flugplatzes verlaufenden Hang des Schlossbergs. Der Pilot und sein Freund warteten, bis die ersten Segelflugzeuge den Hang verließen, da sie aufgrund der örtlichen Gegebenheiten zu dem Schluss gekommen waren, dass ein sicheres Kreisen am Hang nur mit bis zu vier Segelflugzeugen gleichzeitig möglich sei.

Nachdem wieder Platz am Hang des Schlossbergs war, startete der Freund des Piloten mit seinem Segelflugzeug am Lech-Seil (dem Fluss Lech zugewandtes Seil). Anschließend machte sich der Pilot zum Start bereit. Das Höfen-Seil (der Ortschaft Höfen zugewandtes Seil) wurde an der Schwerpunktkupplung eingeklinkt. Ein Flughelfer hielt die Tragflächen waagrecht und die Startbereitschaft wurde an den Windenfahrer gemeldet. Durch langsames Anziehen der Winde wurde das Seil gestrafft. Nach der Meldung „Seil strafft“ des Piloten begann der Startvorgang.

Das Luftfahrzeug beschleunigte und hob, laut Zeugenaussagen, mit voll gezogenem Höhenruder ab und erreichte dabei einen Steigwinkel von etwa 70°. Während des Anfangsteigfluges gab der Pilot per Sprechfunk das Kommando „schneller“. Laut Windenfahrer befand sich die Winde zu diesem Zeitpunkt noch in der

Beschleunigungsphase. Das Luftfahrzeug kippte daraufhin in einer Höhe von ca. 30 - 50 m seitlich über die linke Tragfläche ab und schlug unkontrolliert zuerst mit einer Tragfläche und dann mit der Nase am Boden auf. Kurz vor dem Aufprall reduzierte der Windenfahrer die Seilgeschwindigkeit, das Schleppseil verblieb bis zum Aufprall in der Kupplung und klinkte dann aus. Der Pilot erlag sofort seinen durch den Aufprall erlittenen Verletzungen. Das Luftfahrzeug wurde vollständig zerstört.

Zeugen, die selbst Segelflugpiloten sind, berichteten, dass das Luftfahrzeug beim Start zu stark nach oben gerissen wurde. Den Start selbst konnten sie nicht genau sehen. In der Folge sei es zu einem Strömungsabriss gekommen und das Luftfahrzeug sei nach links abgestürzt und seitlich in den Boden eingeschlagen.

Eine weitere Zeugin, die angab, dass sie früher selbst Segelflug betrieben habe, erklärte, dass es sich bei dem Start um einen sogenannten „Kavalierstart“ gehandelt habe.

Eine andere Zeugin bemerkte den Windenstart, weil das Luftfahrzeug aus ihrem Blickwinkel weiter links als gewöhnlich war. Zudem befand es sich nicht in der üblichen Position, da der linke Flügel nach unten hing. Nach wenigen Sekunden kippte das Luftfahrzeug nach links und schlug auf.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Durchführung von Erhebungen im Rahmen der Tatsachenermittlung;
- Erstellung des Entwurfs des Abschlussberichts gemäß Art. 16 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;

Der Entwurf des Abschlussberichts befindet sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Zwischenberichts im Konsultationsverfahren gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und dem Stellungnahmeverfahren im Sinne des § 14 Abs. 1 in Verbindung mit § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005.

1.6 Geplante Untersuchungsschritte

- Einarbeitung bzw. Berücksichtigung der eingelangten Stellungnahmen in den Untersuchungsbericht, sofern diese zutreffend sind;
- Herausgabe des Untersuchungsberichts im Sinne des Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;

2 Sicherheitsprobleme

Im Rahmen der Sicherheitsuntersuchung sind Sicherheitsprobleme zu Tage getreten, welche die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes dazu veranlassen, eine Sicherheitsempfehlung herauszugeben.

3 Sicherheitsempfehlungen

Die Sicherheitsempfehlung wird nach der Konsultation gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und des Stellungnahmeverfahrens im Sinne des § 14 Abs. 1 in Verbindung mit § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 in der geltenden Fassung, im Untersuchungsbericht veröffentlicht.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub