

Zwischenbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Cessna A152,
am 06.08.2008, um ca. 16:30 Uhr UTC südlich des Flughafens Graz,
Gemeinde 8401 Kalsdorf/Graz, Bezirk Graz Umgebung, Steiermark,
Österreich
GZ.: 2024-0.457.365

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2024. Stand: 4. 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 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 Beteiligte Luftfahrzeuge/Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9
1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte	9
1.6 Geplante Untersuchungsschritte.....	10
2 Sicherheitsprobleme.....	11

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (UUB)¹, Fachbereich Luftfahrt², wurde am 06.08.2008 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Unfall im Bereich Luftfahrt informiert.

Da nicht bereits aufgrund der an die Unfalluntersuchungsstelle gerichteten Meldung die Ursache des Unfalls als aufgeklärt erschien, war gemäß § 8 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 in der Fassung BGBl. I Nr. 2/2008, eine Untersuchung vom Fachbereich Luftfahrt anzuordnen.

Gemäß § 4 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz in der geltenden Fassung durften Ermittlungen bei Unfällen im Bereich Luftfahrt, wenn hierbei eine Person tödlich oder schwer verletzt worden war, nur im Einvernehmen mit der zuständigen Staatsanwaltschaft durchgeführt werden.

¹ § 3 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 in der Fassung BGBl. I Nr. 2/2008: Zur Untersuchung von Vorfällen sowie zur Unfallursachenforschung und Unfallprävention wird eine Unfalluntersuchungsstelle errichtet. Diese untersteht als Teil der Bundesanstalt für Verkehr dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie ist funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, deren Interessen mit den Aufgaben der Unfalluntersuchungsstelle kollidieren könnten.

² § 4 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 in der Fassung BGBl. I Nr. 2/2008: In der Unfalluntersuchungsstelle werden Fachbereiche für die Untersuchung von Vorfällen im Bereich 1. der Luftfahrt, 2. der Schiene, 3. der Schifffahrt, 4. der Seilbahnen eingerichtet. Den einzelnen Fachbereichen steht jeweils ein Fachbereichsleiter vor.

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug

Luftfahrzeughalter³:	Verein, Sitz in Österreich
Betreiber⁴:	Verein, Sitz in Österreich
Luftfahrzeughersteller:	Cessna Aircraft Company, USA
Musterbezeichnung:	A152
Luftfahrzeugart:	Luftfahrzeuge schwerer als Luft, mit eigenem Antrieb
Luftfahrzeugkategorie:	Flugzeug
Antriebsart:	Kolbenmotor
Gewichtsklasse:	0 bis 2250 KG
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Südlich des Flughafens Graz, Gemeinde 8401 Kalsdorf/Graz, Bezirk Graz-Umgebung, Steiermark, Österreich (Ort der Notlandung)
Datum und Zeitpunkt:	06.08.2008, ca. 16:30 Uhr
Flugphase:	Start
Startflugplatz:	Flughafen Graz (LOWG)
Zielflugplatz:	Flughafen Graz (LOWG)

1.2 Hergang

Flugverlauf und Vorfalhergang wurden aufgrund der Angaben des verantwortlichen Piloten und der Flugplatzbetriebsleitung des Flughafens Graz in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

³ § 13 Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 in der Fassung BGBl. I Nr. 83/2008: Halter eines Zivilluftfahrzeuges ist, wer das Zivilluftfahrzeug auf eigene Rechnung betreibt und jene Verfügungsmacht darüber besitzt, die ein solcher Betrieb voraussetzt.

⁴ Art. 2 Abs. 10 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010: „*Betreiber*“ eine natürliche oder juristische Person, die ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder zu betreiben plant.

Am 06.08.2008 Uhr gegen 16:30 Uhr startete der Pilot mit einer Passagierin an Bord des Motorflugzeugs Type Cessna A152 am Flughafen Graz (LOWG) zu einem Rundflug nach Sichtflugregeln (Sichtflug). Etwa zwei Minuten nach dem Abheben hörte er während des Anfangssteigflugs ein „Rumpeln“ im Motor. Er meldete sofort der Flugplatzkontrollstelle LOWG eine Motorstörung. Diese erteilte eine Landefreigabe. Kurz danach fiel der Motor aus. Der Pilot versuchte im Gleitflug eine Notlandung auf der Graspiste 17L/35R, welche jedoch nicht erreichbar schien, worauf er eine Notlandung außerhalb des Flughafens LOWG und innerhalb des Flugplatzrettungsbereichs LOWG durchführte. Nach dem Aufsetzen auf einem Maisfeld ca. 800 M südlich der Schwelle der Bitumenpiste 35C bzw. ca. 200 M östlich der verlängerten Pistenmittellinie 17C wurde das Flugzeug in eine Drehbewegung um die Hochachse versetzt und das Bugfahrwerk brach.

Um ca. 16:40 Uhr löste die Flugplatzkontrollstelle LOWG das Alarmzeichen aus, das während der Betriebszeiten des Zivilflugplatzes bei Flugnotfällen innerhalb des Flugplatzrettungsbereichs vorgesehen war (große Sirene). Daraufhin war der Flughafen LOWG wegen Alarmstufe 3 (Notstufe) von 16:40 bis 17:15 Uhr gesperrt. Am Ort der Notlandung waren Flughafenfeuerwehr und Flugplatzbetriebsleitung LOWG, das Österreichische Rote Kreuz, ein Notarzt, Organe der Polizeiinspektionen 8141 Unterpremstätten, 8401 Kalsdorf/Graz und Flughafen Graz und ein Hubschrauber des Bundesministeriums für Inneres (Flugpolizei) im Einsatz.

Der Pilot und die Passagierin erlitten durch die Notlandung leichte Verletzungen und konnten das Flugzeug selbständig verlassen. Sie wurden zur ambulanten Behandlung in das Unfallkrankenhaus Graz verbracht.

Vor der Bergung des Flugzeugs wurde der Notsender abgeschaltet, der Brandhahn geschlossen, da Kraftstoff ausfloss, und die Flugzeugbatterie vom Bordnetz getrennt. Nach dem Öffnen der Motorverkleidung war an einem der Zylinder des Kolbenmotors ein Schaden sichtbar.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagier:innen	Andere
Tödliche	-	-	-
Schwere	-	-	-
Keine/Leichte	1	1	

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt⁵.

1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Flugverlauf und Vorfalhergang;
- Zivilluftfahrerschein und Flugerfahrung des Piloten;
- Bord-Dokumente, Aufzeichnungen über die Aufrechterhaltung der Lufttüchtigkeit, Instandhaltungsaufzeichnungen und Betriebsanweisungen des Luftfahrzeugs;
- Musterkennblätter des Luftfahrzeugs und des Triebwerks;
- Lufttüchtigkeitsanweisungen bzw. Lufttüchtigkeitshinweise;
- Flugwetter am Vorfalort;
- Merkmale des Vorfalorts (Ort der Notlandung);
- Zustand des Luftfahrzeugs und der relevanten Bauteile;
- Zustand des Triebwerks und der relevanten Bauteile.

⁵ Gemäß § 2 Abs. 3 Z 2 Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005 in der Fassung BGBl. I Nr. 2/2008, galt als Unfall im Bereich Luftfahrt insbesondere ein Ereignis von Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen dieses Luftfahrzeug wieder verlassen hatten, wenn hierbei das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hatte und der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften dadurch beeinträchtigt worden war und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils erfordert hätte.

1.6 Geplante Untersuchungsschritte

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

Diese Liste ist nicht abschließend. Weitere Untersuchungsschritte können sich aus den ermittelten Sachverhalten, weiteren Informationen und erlangten Erkenntnissen ergeben.

2 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