

# Zwischenbericht

Unfall mit dem Segelflugzeug der Type Glasflügel „Kestrel“, am 20.07.2013,  
um ca. 15:48 Uhr UTC am Militärflugplatz Wr. Neustadt West (LOXN), 2700  
Wr. Neustadt, Niederösterreich

GZ.: 2024-0.444.988

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2024. Stand: 20. Juni 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](https://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

<b>Vorwort .....</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Tatsachenermittlung .....</b>	<b>7</b>
1.1 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
<b>2 Sicherheitsprobleme.....</b>	<b>11</b>
<b>3 Sicherheitsempfehlungen .....</b>	<b>12</b>

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 20.07.2013 um ca. 16:05 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

<b>Luftfahrzeughalter:</b>	Natürliche Person, Wohnsitz in Österreich
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Glasflügel, Deutschland
<b>Type/Modell:</b>	Kestrel
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Luftfahrzeug schwerer als Luft
<b>Luftfahrzeugkategorie:</b>	Segelflugzeug
<b>Antriebsart:</b>	Ohne eigenen Antrieb
<b>Gewichtsklasse:</b>	0 bis 2250 KG
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Deutschland
<b>Vorfallort:</b>	Militärflugplatz Wr. Neustadt West (LOXN)
<b>Datum und Zeitpunkt:</b>	20.07.2013, ca. 15:48 Uhr
<b>Flugphase:</b>	Start
<b>Startflugplatz:</b>	Militärflugplatz Wr. Neustadt West (LOXN)
<b>Zielflugplatz:</b>	Militärflugplatz Wr. Neustadt West (LOXN)

## 1.2 Hergang

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

Der Pilot führte am 20.07.2013 vier Windenstarts am Militärflugplatz Wr. Neustadt West (LOXN) mit seinem Segelflugzeug Type Glasflügel „Kestrel“ durch. Die Windenstarts erfolgten in Richtung 36, wobei die ersten drei Starts ohne besondere Vorkommnisse durchgeführt wurden. Vor dem vierten Start überprüfte der Pilot die Sollbruchstelle am Windenschleppseil, brachte die Wölbklappen in Startstellung für Windenschlepps („+1“), führte die Kontrolle vor dem Start durch, einschließlich der Überprüfung, ob die Bremsklappen verriegelt sind, und überwachte das Einhängen des Schleppseils in der Schwerpunktkupplung.

Nach dem Kommando „*Seil straff*“ vom Startleiter beschleunigte das Segelflugzeug. Durch konsequentes Drücken des Steuerknüppels verhinderte der Pilot das Aufbäumen des Segelflugzeuges in dieser Phase. Im Anschluss zog er langsam den Knüppel zu sich, um in die normale Steigflugphase übergehen zu können.

Ohne jegliche Vorankündigung, da kein Seilriss eingetreten war, ließ der Seilzug nach und der Fallschirm am Ende des Windenschleppseils öffnete sich. Dies geschah zeitgleich mit der Erhöhung des Anstellwinkels für den Steigflug. Der Pilot erkannte, dass er den Windenstart nicht mehr fortsetzen konnte, zog zum Ausklinken des Schleppseils zweimal den gelben Griff der Schleppkupplung und drückte den Steuerknüppel nach, um Fahrt aufzunehmen.

Nach dem Lösen des Windenschleppseils vom Segelflugzeug gab der Startleiter die Kommandos „*Winde Stop*“ und „*Kestrel nachdrücken*“, worauf der Windenfahrer die Winde stoppte.

Im Scheitelpunkt der Steigflugphase in einer geschätzten Höhe über Grund von ca. 10-15 M stellte der Pilot fest, dass die Steuerkräfte gering waren („*weiche Ruder*“). Das Segelflugzeug zeigte keine Anzeichen, nach einer Seite abzukippen. Der Pilot drückte so lange den Steuerknüppel nach vorne bis die Rumpfspitze nahezu senkrecht zum Boden zeigte. Kurz vor dem Aufsetzen leitete der Pilot einen Abfangbogen ein. Das Segelflugzeug setzte mit einem lauten Knall im Sackflug zentrisch auf dem Hauptfahrwerk auf. Beide Tragflächen berührten gleichzeitig den Boden. Das Segelflugzeug kam nach ca. 20 M Rutschstrecke zum Stillstand.

Der schwer verletzte Pilot konnte das Segelflugzeug selbständig verlassen. Am Segelflugzeug entstand erheblicher Sachschaden.

Zum Vorfallzeitpunkt herrschten Sichtwetterbedingungen und wehte Wind aus westlicher Richtung mit ca. 10 KTS, welcher fallweise böig war.



## 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

## 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt.

## 1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Flugverlauf und Hergang des Vorfalls
- Personenschäden
- Sachschäden
- Zivilluftfahrerschein, Berechtigungen, Tauglichkeit und Flugerfahrung des Piloten
- Bord-Dokumente, Nachprüfung, Beladung, Flug- und Betriebsanweisungen des Segelflugzeugs
- Flugwetter am Vorfalort
- Beschreibung des Vorfalorts
- Betriebsaufzeichnungen und Betriebsanleitung der Startwinde
- Einweisung und Erfahrung des Windenfahrers

## 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.

# 3 Sicherheitsempfehlungen

Keine.

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

[fus@bmk.gv.at](mailto:fus@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at/sub](https://bmk.gv.at/sub)