

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type DA 40,
am 23.07.2004, um ca. 17:07 Uhr UTC in Petersdorf II,
Gemeinde Kirchberg a. d. Raab, A-8324, Bundesland Steiermark
GZ.: 2023-0.610.397

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

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.

Inhalt

Vorwort	3
Einleitung	6
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang	7
1.3 Personenschäden	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 23.07.2004 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:	Flugverein
Luftfahrzeughersteller:	Diamond, Österreich
Type/Modell:	DA 40 - 180
Luftfahrzeugart:	Motorflugzeug
Staatszugehörigkeit:	Deutschland
Unfallort:	Petersdorf II, N 46° 59' 50"; E 015° 41' 35" 362 m über dem Meer
Flugphase:	Reiseflug

1.2 Hergang

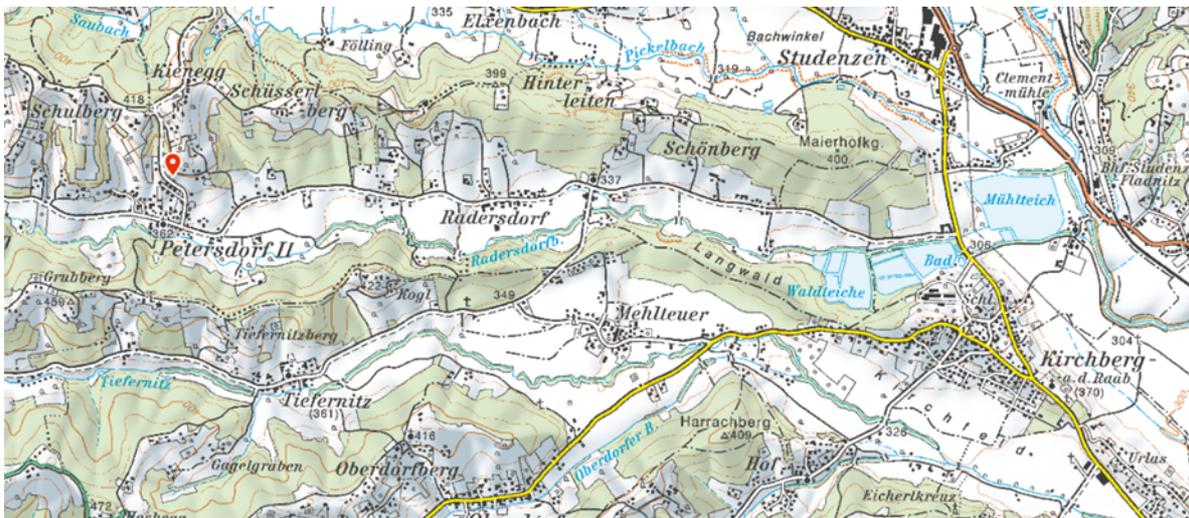
Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen der Piloten und der Erhebungen der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Am 23.07.2004 um 16:57 Uhr startete der Pilot mit einem Fluglehrer an Bord einer DA 40-180 vom Flughafen Graz. Zweck des Fluges war es, einen Einweisungsflug („erweiterte Gefahreineinweisung“) auf der Flugzeugtype durchzuführen. Vor diesem Flug gab es schon zwei Einweisungsflüge auf dieser Type. Für diesen Flug wurde ein Flugplan aufgegeben mit Verlassen der Kontrollzone über die Sichtflugstrecke E, Flugdauer 30 Minuten und einer Gesamtflugdauer von 2 Stunden. Nach dem Start erfolgte ein Steigflug in östliche Richtung auf 2900 Fuß mean sea level (MSL). Die Kontrollzone Graz wurde über den Sichtflugsektor E um 17:01:26 in 2900 Fuß verlassen. Um 17:02:17 wurde der Steigflug in Richtung Osten auf Reiseflughöhe fortgesetzt. Die Flughöhe von 3900 Fuß MSL wurde um 17:04:54 erreicht. Nach Angabe des Piloten wurden nach Erreichen der Reiseflughöhe Stallübungen durchgeführt. Das Luftfahrzeug befand sich zu dieser Zeit über dem Gebiet von Petersdorf II. Es wurden ca. drei Stallübungen erfolgreich durchgeführt, ehe das Luftfahrzeug bei der darauffolgenden Stallübung ins Trudeln geriet. Der Fluglehrer versuchte, das Trudeln zu beenden, es gelang ihm jedoch nicht, das Luftfahrzeug aus dem Trudeln auszuleiten. Die Flughöhe betrug um 17:05:02 ca. 3000 Fuß MSL, um 17:05:10 ca. 2200 Fuß MSL und um 17:05:14 ca. 1800 Fuß MSL. Der Bodenkontakt des Luftfahrzeuges

erfolgte schließlich um ca. 17:05:14,5 in 1210 Fuß MSL. Beide Piloten wurden dabei schwer verletzt.

Im Zuge der Befundaufnahme an der Unfallstelle wurde festgehalten, dass sich der Gashebel im Cockpit des Wracks am vorderen Anschlag befand. Eine 200 Stunden-Kontrolle war am 08.06.2004 bei 802:24 Betriebsstunden durchgeführt worden. Die nächste Wartung wäre bei 850 Stunden fällig gewesen. Das Flugplatzwetter von Graz vom 23.07.2004 um 16:15 Uhr stellte sich wie folgt dar: Bodenwind variabel 2 Knoten, Sicht mehr als 10 km, leicht bewölkt in 5000 Fuß, mittel bewölkt in 28000 Fuß, Temperatur 22°, Taupunkt 19°, Luftdruck 1019 hPa.

Abbildung 1 Unfallstelle



Quelle: Austrian Map bearb. SUB/ZLF

Die Unfallstelle ist in Abbildung 1 rot markiert dargestellt.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere	2		
Keine			

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Motorflugzeug wurde zerstört.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub