

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Segelflugzeug der Type SZD 55,  
am 30.04.2001, um ca. 15:38 Uhr UTC, am Plattenkopf in den Leoganger  
Steinbergen, Gemeinde Leogang, A-5771, Bezirk Zell am See, Salzburg  
GZ.: 2023-0.655.943

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 17. September 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](https://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

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
<b>Sachverhalt</b> .....	<b>7</b>
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug .....	9

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 30. April 2001 von der Such- und Rettungszentrale RCC der Austro Control GmbH ACG über den Vorfall informiert. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Einleitung der Untersuchung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des Unfalluntersuchungsgesetzes 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/Beteiligte Luftfahrzeuge

<b>Betreiber:</b>	Privat
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	PZL Bielsko
<b>Type/Modell:</b>	SZD-55-1
<b>Luftfahrzeugkategorie:</b>	Segelflugzeug
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	am Plattenkopf in den Leoganger Steinbergen, Gemeinde Leogang, A-5771, Bezirk Zell am See, Salzburg, ca. 47°27'50,22" N, 012°46'10,92" E
<b>Ortshöhe über dem Meer:</b>	ca. 1.661 m
<b>Flugphase:</b>	Kreisen, Suche nach Aufwind
<b>Startflugplatz:</b>	Micheldorf LOLM
<b>Ziel:</b>	Micheldorf LOLM

## 1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Zeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Am 30. April 2001 startete der erfahrene Pilot mit seinem Segelflugzeug um ca. 07:34 Uhr UTC vom Flugplatz Micheldorf LOLM mittels Flugzeugschleppstart zu einem Flug nach Sichtflugregeln VFR. Geplant war ein Streckenflug nach Zell am See und zurück zum Flugplatz Micheldorf LOLM.

Es herrschten an diesem Tag Sichtflugwetterbedingungen mit leichter Bewölkung, jedoch mit einer lebhaften Südströmung und teilweisen starken Südföhneinflüssen (LOW-LEVEL-TURB). Nachdem der Pilot mit dem Segelflugzeug nicht zeitgerecht zum Flugplatz Micheldorf zurückkehrte, meldete der Betriebsleiter des Flugplatzes Micheldorf um ca. 19:06 Uhr UTC an die Such- und Rettungszentrale RCC der Austro Control GmbH ACG, die Abgängigkeit des Luftfahrzeuges.

Der letzte Kontakt mit dem gegenständlichen Luftfahrzeug fand um ca. 15:00 Uhr UTC mit einem Piloten eines anderen Segelflugzeuges statt. Da sämtliche weitere Nachforschungen der RCC über den Verbleib des abgängigen Segelflugzeuges ergebnislos verliefen und SARSAT Toulouse davor um ca. 18:49 Uhr UTC den Empfang eines Notsignals im Gebiet Kalser Tauern meldete, wurde von der RCC der Einsatz des Suchflugzeuges Rescue 1 (OE-GMI) angeordnet.

Um ca. 21:58 UTC teilte das Area Control Centre ACC Wien mit, dass das Suchflugzeug ein Notsignal im Gebiet der Leoganger Steinberge im Bereich Plattenkopf-Winklerberg lokalisiert hat. Von den in weiterer Folge angeforderten Rettungskräften bzw. Bodentruppen wurde das Wrack des abgängigen Segelflugzeuges mit dem darin tödlich verunglückten Piloten am Plattenkopf aufgefunden.

Der Absturz des Luftfahrzeuges erfolgte mit hoher Wahrscheinlichkeit in der Zeit zwischen 14:30 und 15:40 Uhr UTC. In diesem Zeitraum wurde das Luftfahrzeug für ca. zwei Minuten von einem Zeugen, der sich auf der Hochriedelalm aufhielt, gesichtet. Gemäß Angaben des Zeugen verschwand das Segelflugzeug anschließend im Bereich des Plattenkopfes aus seinem Sichtbereich. Der Absturz erfolgte mit hoher Wahrscheinlichkeit um 15:38 Uhr UTC, da zu diesem Zeitpunkt die Aufzeichnungen des mitgeführten Loggers endeten.

Mittels Auswertung der im Logger aufgezeichneten Daten konnte die Route bzw. die Flugstrecke ermittelt werden. Gemäß diesen Daten wurde ersichtlich, dass sich das Segelflugzeug kurz vor dem Absturz in Kreisen bewegte. Offenbar suchte der Pilot nach einem Aufwindfeld. Bei diesem Kreisen kam es aufgrund eines plötzlichen Höhenverlustes zur einer Berührung des Luftfahrzeuges mit dem ansteigenden Gelände.

Bei der Untersuchung des Wracks des Luftfahrzeuges konnten keinerlei vorbestandene unfallkausale Mängel festgestellt werden. Ein Eintritt eines unkontrollierten Flugzustandes, wie Abschmieren oder Trudeln, aufgrund der starken Südföhnströmung mit Turbulenzen, sowie beim Überfliegen von Graten stark wechselnde Bedingungen und daraus folgend eine nicht ausreichende Fahrt, führten mit hoher Wahrscheinlichkeit zu dem abrupten Höhenverlust und schlußendlich zum Absturz des Segelflugzeuges.

### 1.3 Personenschäden

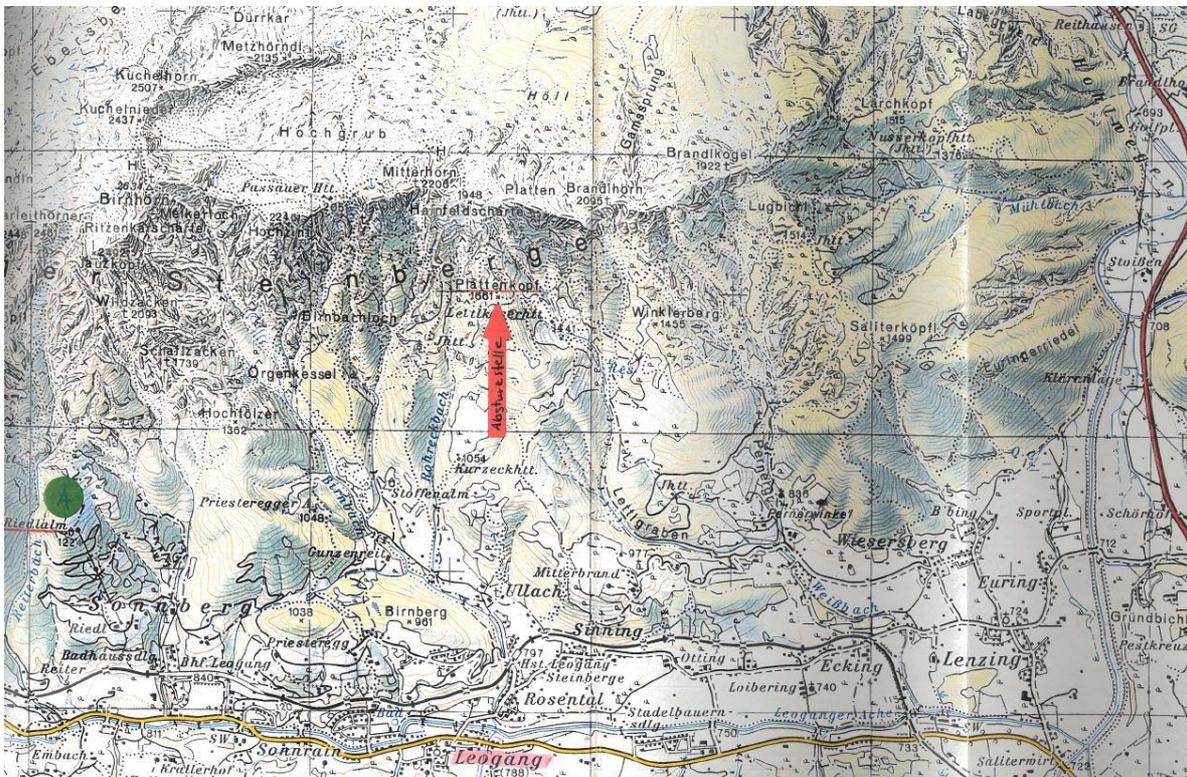
Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1		
Schwere			
Leichte/Keine			

### 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Am Segelflugzeug entstand durch den Aufprall Totalschaden.

Abbildung 1 Absturzstelle am Plattenkopf



Quelle: Polizei / SUB

**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](http://bmk.gv.at/sub)