

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type, Socata Rallye 235 F,  
am 28.05.2005, um ca. 12:53 Uhr UTC am Flugplatz Kapfenberg,  
Gemeinde Kapfenberg, A-8600, Bundesland Steiermark  
GZ.: 2023-0.395.034

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 01. Juni 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 28.05.2005 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/Beteiligte Luftfahrzeuge

<b>Betreiber:</b>	Privat
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Socata, Frankreich
<b>Type/Modell:</b>	Rallye 235F
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Motorflugzeug
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	Mürzfluss in Verlängerung der Piste 25, Flugplatz Kapfenberg, N 47° 27' 22"; E 015° 19' 22" 515 m über dem Meer
<b>Flugphase:</b>	Steigflug
<b>Startflugplatz:</b>	Flugplatz Kapfenberg

## 1.2 Hergang

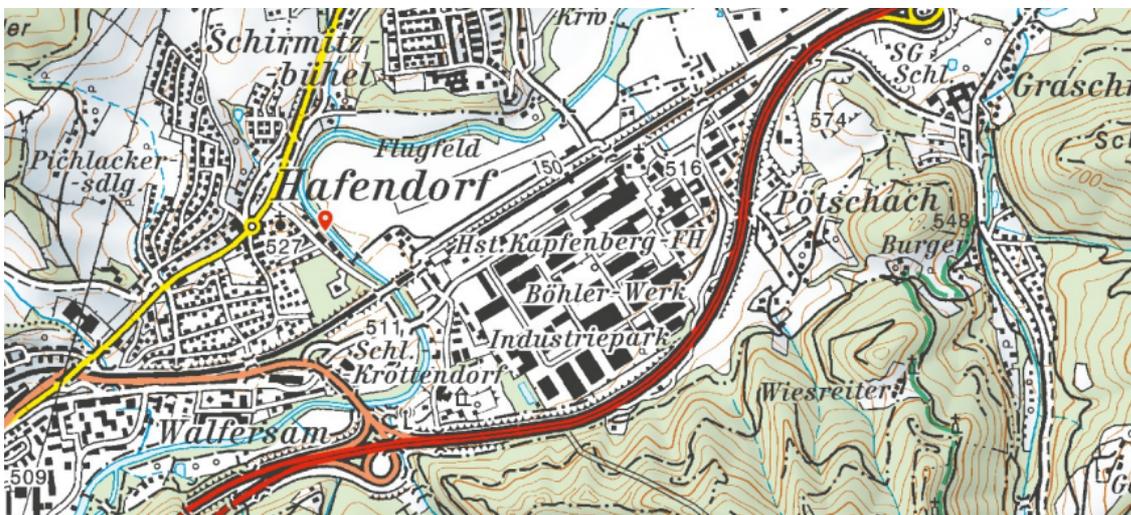
Der Flugverlauf und der Hergang wurden aufgrund der Aussagen des Piloten und der Augenzeugen sowie aufgrund der Erhebungen der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Der Pilot traf am 28. Mai 2005 um ca. 10:45 Uhr am Zivilflugplatz Kapfenberg ein. Der Pilot plante mit dem Luftfahrzeug Socata Rallye 235F einen Rundflug mit 3 Passagieren. Er führte eine Außenkontrolle am Luftfahrzeug durch, bei der er keinerlei Mängel feststellte. Die Kraftstoffvorratsanzeigen im Cockpit zeigten vor dem Abflug jeweils halb volle Flügeltanks, was vom Piloten als ausreichend erachtet wurde. Der augenscheinlich schwerste Passagier nahm auf Anweisung des Piloten am rechten Pilotensitz Platz; eine Beeinträchtigung der Steuerung des Luftfahrzeuges bestand nicht. Der Pilot kontrollierte die Sicherheitsgurte bei allen Passagieren auf korrekten Sitz. Alle Passagiere trugen Sprechgarnituren. Der Pilot startete das Triebwerk und überprüfte bei 2000 RPM die einwandfreie Funktion der Zündmagnete, Propellerverstellung und Vergaservorwärmung. Er fuhr die Landeklappen bis zum mittleren Teilstrich aus, stellte den Kraftstoffhahn auf den rechten (volleren) Tank und schaltete die elektrischen Tankpumpen ein. Die Startvorbereitungen wurden ohne Zuhilfenahme von Checklisten durchgeführt.

Der Start erfolgte um 12:52 Uhr auf der 600 m langen Graspiste 25 in Richtung Kapfenberg (Wind überwiegend aus ca. 240° mit 3-8 kt, wolkenlos). Nach normalem Startlauf hob das Luftfahrzeug nach etwa 2/3 der Pistenlänge mit der üblichen Geschwindigkeit von ca.  $v_{IAS}$  125-130 km/h ab. Startlauf und Anfangssteigflug erfolgten mit unveränderter Klappenstellung. Das Luftfahrzeug stieg mit großem Anstellwinkel, wobei die Spaltvorflügel hörbar ausfahren, und wirkte um die Längsachse instabil. Die angezeigte Fluggeschwindigkeit ging zurück und das Luftfahrzeug begann zu sinken. Eine akustische Änderung des Motorgeräusches, einen Ladedruckabfall bzw. eine mittels Warnleuchte angezeigte Störung im Kraftstoffsystem oder Ölkreislauf nahm der Pilot nicht wahr. Ungewöhnliche Begleitumstände, z.B. dunkle Abgaswolken, wurden von Zeugen am Boden nicht beobachtet.

Der Pilot versuchte in Verlängerung der Piste eine Notlandung auf dem an das Siedlungsgebiet Hafendorf/Kapfenberg grenzenden Mürzfluss. Etwa 300 m von der Pistenschwelle 07 entfernt kollidierte das Luftfahrzeug mit dem auf der östlichen Uferböschung stehenden ca. 12 m hohen Bewuchs und stürzte in die Mürz. Es drang mit dem Propeller ins Erdreich der westlichen Uferböschung ein und kam im Flussbett zum Stillstand. Der Pilot schaltete alle elektrischen Verbraucher, einschließlich der elektrischen Tankpumpen, aus. In weiterer Folge wurde der Kraftstoffhahn wegen Kraftstoffaustritts geschlossen. Es brach kein Brand aus. Der Pilot und die drei Passagiere wurden vom Roten Kreuz in das LKH Bruck gebracht. Der Pilot und ein Passagier wurden schwer verletzt, zwei weitere Passagiere wurden leicht verletzt. Das zerstörte Luftfahrzeug, steckte mit dem Bug in der Uferböschung. Es entstand Flurschaden.

Abbildung 1 Absturzstelle



Quelle: BEV bearb. SUB/ZLF

Der Absturzstelle ist in Abbildung 1 rot markiert dargestellt.

### 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
<b>Tödliche</b>			
Schwere	1	1	
Leichte/Keine		2	

### 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

**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)