

Abschlussbericht

Unfall mit dem Ultraleichtflugzeug der Type Aerospool WT 9 600,
am 09.04.2025, um ca. 14:00 Uhr UTC, am Flugplatz Völtendorf,
Gemeinde Ober-Grafendorf, A-3200, Niederösterreich, Österreich
GZ: 2026-0.147.863

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Bereich Zivilluftfahrt, Radetzkystraße 2, 1030
Wien

Wien, 2026. Stand: 17. März 2026

Untersuchungsbericht

Dieser Untersuchungsbericht gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Abschluss des Stellungnahmeverfahrens gemäß Artikel 16 der Verordnung (EU) 996/2010 in Verbindung mit § 14 Abs. 1 UUG 2005 genehmigt.

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmimi.gv.at/impressum/daten.html.

Vorwort

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und dem Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Das einzige Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen. Die Ermittlung der Ursachen impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung (Art. 2 Z 4 Verordnung (EU) Nr. 996/2010).

Die im Untersuchungsbericht zitierten Regelwerke beziehen sich grundsätzlich auf die zum Zeitpunkt des Vorfalls gültige Fassung, ausgenommen es wird im Untersuchungsbericht ausdrücklich auf andere Fassungen Bezug genommen oder auf Regelungen hingewiesen, die erst nach dem Vorfall getroffen wurden.

Dieser Untersuchungsbericht basiert auf den zur Verfügung gestellten Informationen. Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des gegenständlichen Untersuchungsberichtes vor.

Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung und das bei Durchführung der Sicherheitsuntersuchung anzuwendende Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit aus der Untersuchung gewinnen will, festgelegt (Art. 5 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 996/2010).

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.

Zur Wahrung der Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten Personen unterliegt der Bericht inhaltlichen Einschränkungen.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC +2 Stunden).

Inhalt

Impressum.....	2
Vorwort.....	3
Einleitung	6
Kurzdarstellung.....	6
1 Tatsachenermittlung	8
1.1 Ereignisse und Flugverlauf.....	8
1.1.1 Flugvorbereitung.....	9
1.2 Personenschäden.....	9
1.3 Schaden am Luftfahrzeug	10
1.4 Andere Schäden.....	10
1.5 Besatzung.....	10
1.5.1 Pilot/in.....	10
1.6 Luftfahrzeug.....	11
1.6.1 Borddokumente.....	12
1.6.2 Instandhaltung.....	12
1.6.3 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeugs	12
1.7 Flugwetter.....	13
1.7.1 METAR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	13
1.7.2 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	14
1.7.3 Zusammenfassung des Flugwetters von der Austro Control GmbH	14
1.7.4 Natürliche Lichtverhältnisse	14
1.8 Navigationshilfen	16
1.9 Flugplatz.....	16
1.9.1 Allgemein	16
1.10 Flugschreiber	18
1.10.1 GPS-Geräte.....	18
1.10.2 Radardaten	19
1.11 Angaben über Wrack und Aufprall.....	19
1.11.1 Unfallort.....	19
1.11.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile.....	20
1.11.3 Cockpit und Instrumente	22
1.11.4 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen	22
1.12 Medizinische und pathologische Angaben.....	22
1.13 Brand	23
1.14 Überlebensaspekte.....	23

1.14.1 Rückhaltesysteme	23
1.14.2 Sonstige Ausrüstung	23
1.14.3 Evakuierung	23
1.15 Weiterführende Untersuchungen	24
1.15.1 Technische Untersuchungen	24
2 Auswertung.....	25
2.1 Flugbetrieb.....	25
2.1.1 Flugverlauf	25
2.1.2 Besatzung.....	26
2.2 Luftfahrzeug.....	27
2.2.1 Instandhaltung.....	27
2.2.2 Technische Untersuchung	27
2.3 Flugwetter.....	27
3 Schlussfolgerungen.....	28
3.1 Befunde.....	28
3.2 Wahrscheinliche Ursachen	29
3.2.1 Wahrscheinliche Faktoren	29
4 Sicherheitsempfehlungen	30
5 Konsultationsverfahren / Stellungnahmeverfahren.....	31
Tabellenverzeichnis.....	32
Abbildungsverzeichnis.....	33
Verzeichnis der Regelwerke	34
Abkürzungen.....	36

Einleitung

Luftfahrzeughalter:	Verein, Österreich
Betriebsart:	Nicht-gewerblicher Luftverkehr / Allgemeine Luftfahrt
Flugzeughersteller:	Aerospool spol s.r.o.
Musterbezeichnung:	WT 9 600
Luftfahrzeugart:	Ultraleichtflugzeug
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Flugplatz Völtendorf (LOAD)
Koordinaten (WGS84):	48°9'31.4"N 015°34'50.0"E
Ortshöhe über dem Meer:	324 m
Datum und Zeitpunkt:	09. April 2025 um ca. 14 Uhr UTC

Kurzdarstellung

Am 9. April 2025 startete das Ultraleichtflugzeug gegen 13:50 Uhr vom Flugplatz Völtendorf (LOAD) im Flugzeugschlepp (F-Schlepp) mit einem Segelflugzeug. Der Start erfolgte auf der Piste 25. Nach dem Abheben führten beide Luftfahrzeuge eine 180°-Rechtskurve durch. In einer Höhe von etwa 300 Metern über Grund klinkte sich das Segelflugzeug aus und landete anschließend wieder sicher am Flugplatz auf der Piste 07.

Die Schleppmaschine kehrte ebenfalls zum Flugplatz Völtendorf zurück, um auf Piste 07 zu landen und stürzte beim Landeanflug ca. 200 Meter vor der Piste und rund 50 Meter südlich von dieser in eine Baumgruppe. Der darauffolgende Brand zerstörte das Wrack fast vollständig. Der Pilot kam dabei ums Leben.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 09. April 2025 um 14:10 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurde eine Sicherheitsuntersuchung des Unfalles eingeleitet.

Gemäß Art. 9 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurden die beteiligten Staaten über den Unfall unterrichtet:

Herstellerstaat:	Slowakei
Betreiberstaat:	Österreich
Halterstaat:	Österreich

1 Tatsachenermittlung

1.1 Ereignisse und Flugverlauf

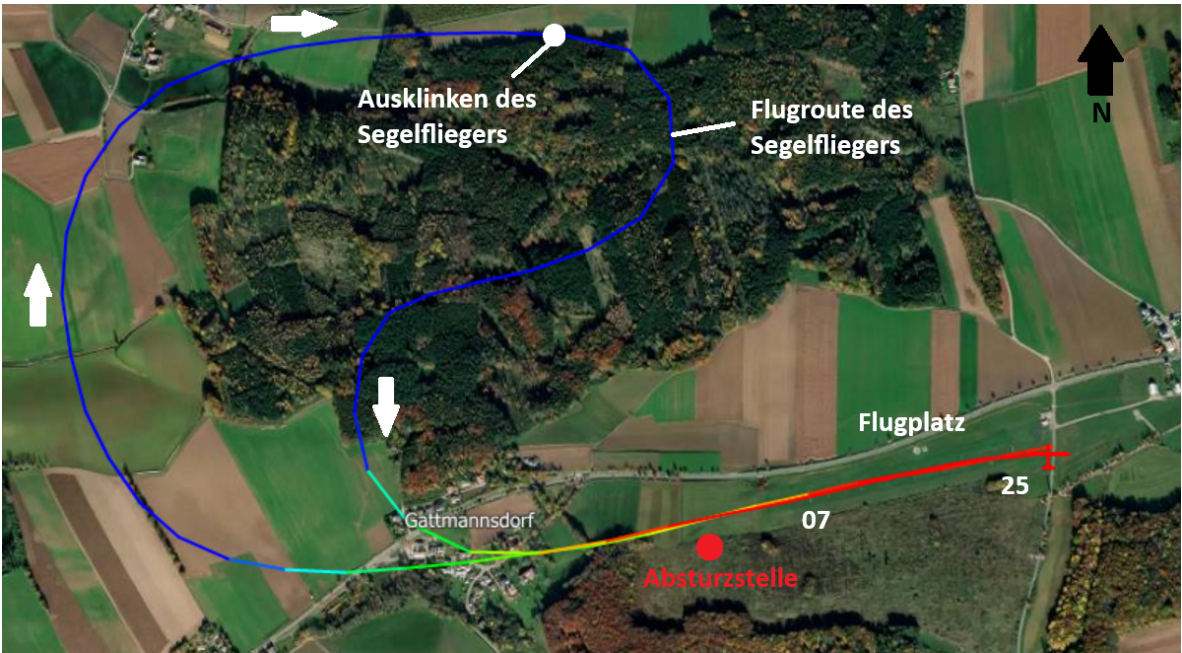
Flugverlauf und Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen von Augenzeugen, in Verbindung mit den Erhebungen des Landeskriminalamtes Niederösterreich und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 9. April 2025 startete der Pilot gegen 13:50 Uhr am Flugplatz Völtendorf auf der Piste 25 mit dem Ultraleichtflugzeug Aerospool WT 9 600 zu einem Flugzeugschlepp. Hinter ihm war ein einsitziges Segelflugzeug vom Typ Discus CS über ein rund 48 Meter langes Schleppseil im F-Schlepp eingehängt. Im Schleppflugzeug sowie im Segelflugzeug befand sich jeweils eine Person. Nach dem Abheben führte der Schlepppilot eine standardmäßige 180°-Rechtskurve über die Ortschaft Kotting in Richtung Ortschaft Matzendorf durch. Anschließend befanden sich die beiden Luftfahrzeuge für einige Sekunden auf einem östlichen Kurs (ca. 090°) in ca. 300 Metern Höhe über Grund.

Kurz darauf klinkte der Pilot des Segelflugzeuges aus, leitete eine Rechtskurve auf Kurs 260° ein und wechselte danach in eine Linkskurve, um über die Ortschaft Gattmannsdorf zurück in Richtung des Flugplatzes Völtendorf zu fliegen. Gegen 13:54 Uhr landete das Segelflugzeug regulär auf der Piste 07 (siehe Abbildung 1). Während des Fluges hatten die beiden Piloten Funkkontakt.

Nach dem Ausklinken des Segelflugzeuges begab sich der Pilot des Ultraleichtflugzeuges in den Gegen- und anschließend in den Queranflug zur Piste 07. Zu diesem Zeitpunkt wurde das Segelflugzeug bereits am Ende der Piste für einen erneuten Start vorbereitet. Die Aerospool WT 9 600 erreichte im Bereich von Gattmannsdorf den Endanflug und flog parallel zur Pielachtalstraße, die nördlich entlang des Flugplatzes verläuft. Das Ultraleichtflugzeug mit eingehängtem Schleppseil befand sich in diesem Bereich in einer Höhe von ca. 30 Metern über Grund als es abrupt in einen steilen Sturzflug überging. Rund 50 Meter südlich und ca. 200 Meter vor dem Beginn der Landebahn prallte das Ultraleichtflugzeug in eine Baumreihe, die parallel zur Piste verläuft. Unmittelbar nach dem Aufprall brach ein Brand aus, der das Luftfahrzeug weitgehend zerstörte (siehe Abbildung 9). Der Pilot erlitt dabei tödliche Verletzungen. Das Luftfahrzeug war mit einem ballistischen Rettungssystem ausgerüstet, das während des Unfallgeschehens nicht ausgelöst wurde.

Abbildung 1 Flugroute des Segelfliegers



Quelle: SeeYou, Bearbeitung SUB

1.1.1 Flugvorbereitung

Ob die gemäß EU VO 923/2012 Anhang SERA.2010 lit. b idgF. erforderliche Flugvorbereitung durchgeführt wurde, konnte durch die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nicht mehr rekonstruiert werden.

1.2 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1		
Schwere			
Leichte			
Keine			

1.3 Schaden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

1.4 Andere Schäden

Einige Bäume wurden beschädigt und es entstand ein kleiner Flurbrand im Bereich des Wracks.

1.5 Besatzung

Am 06. April 2025 startete der verunfallte Pilot gemeinsam mit einem weiteren Piloten um ca. 08:00 Uhr UTC zu einem 11-minütigen Rundflug mit Start und Landung am Flugplatz Völtendorf (LOAD). Der Flug erfolgte nachdem das Ultraleichtflugzeug am 25. März 2025 nach einer Modifikation fertiggestellt worden war. Im Rahmen dieser Modifikation wurde das Luftfahrzeug vom Typ Aerospool WT 9 auf die Version Aerospool WT 9 600 aufgerüstet. Außerdem wurde ein DYNON SkyView™ HDX-Display eingebaut. Der Unfallflug war der zweite Flug und zugleich der erste Alleinflug des Piloten mit diesem Luftfahrzeug seit der Modifikation.

1.5.1 Pilot/in

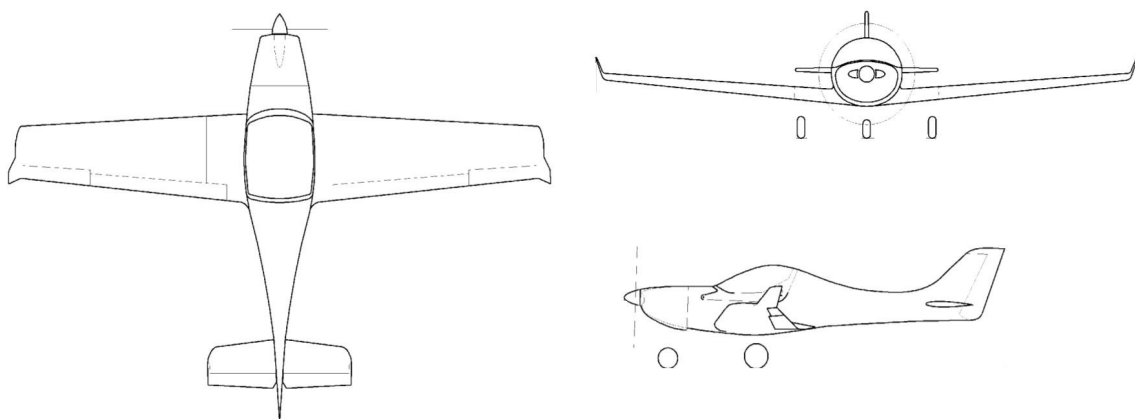
Alter:	76 Jahre
Art des Zivilluftfahrerscheines:	CPL (A)
Berechtigungen:	SEP (land), TMG
Lehrberechtigung:	PPL, Night, FI, Sailplane Towing, TMG,
Sonstige Berechtigungen:	Night (A), Sailplane towing
Funkberechtigung:	Allgemeines Sprechfunkzeugnis
Gültigkeit:	Am Unfalltag gültig
Überprüfungen (Checks):	
Medical check:	Medical Class 2 ausgestellt am 26.09.2024
Gesamtflugerfahrung:	min. 3660 Stunden Stand 2018

1.6 Luftfahrzeug

Die Aerospool WT 9 600 ist ein zweisitziges Ultraleichtflugzeug in Tiefdeckerbauweise des slowakischen Herstellers Aerospool spol. s.r.o.. Es besteht überwiegend aus Faserverbundwerkstoffen und ist für eine maximale Abflugmasse von 600 kg zugelassen. Das Flugzeug verfügt über eine geschlossene Kabine mit nebeneinander angeordneten Sitzen und ein festes Dreibeinfahrwerk. Als Antrieb wurde der Rotax-Motor 912 ULS2 mit verstellbarem Dreiblattpropeller verwendet. Das Flugzeug wird sowohl für Reise- als auch für Schleppflüge eingesetzt.

Luftfahrzeugart:	Ultraleichtflugzeug
Hersteller:	Aerospool spol. s r.o.
Herstellerbezeichnung:	Aerospool WT 9 600
Baujahr:	2014
Luftfahrzeughalter:	Verein, Österreich
Gesamtbetriebsstunden:	1245:14 Stunden
Landungen:	3591 Landungen
Triebwerk:	Kolbentriebwerk, 4 Zylinder Boxermotor
Hersteller:	ROTAX
Herstellerbezeichnung:	ROTAX 912 ULS2

Abbildung 2 Aerospool WT 9 600



Quelle: <https://skybrary.aero/aircraft/wt9>

1.6.1 Borddokumente

Eintragungsschein:	ausgestellt am 26.03.2025 von Österreichischer Aero-Club
Sonderlufttüchtigkeitszeugnis:	ausgestellt am 28.03.2025 von Austro Control GmbH
Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit:	ausgestellt am 31.07.2024 von Wartungsbetrieb
Lärmzulässigkeitszeugnis:	ausgestellt am 28.03.2025 von Austro Control GmbH
Versicherung:	am Unfalltag gültig
Bewilligung für eine Luftfahrzeugfunkstelle:	ausgestellt am 08.07.2014 von Fernmeldebüro für Wien, Niederösterreich und Burgenland

1.6.2 Instandhaltung

Am 25. März 2025 wurde bei 1239 Flugstunden eine Modifikation abgeschlossen, durch die sich die Herstellerbezeichnung des Flugzeuges von Aerospool WT 9 auf Aerospool WT 9 600 änderte. Im Zuge dieser Modifikation erhöhte sich das MTOW (Maximum Take-Off Weight) von 472,5 kg auf 600 kg. Zudem wurde das Cockpit modifiziert, ein DYNON SkyView™ HDX-Bildschirm wurde anstelle der analogen Instrumente und des AvMap Ultra EFIS installiert. Die analogen Instrumente wurden in die Mitte des Cockpits versetzt, wo sich zuvor ein AvMap EKP V befand. Im Rahmen der Modifikation wurde außerdem eine Wägung durchgeführt. Dabei erhöhte sich die Leermasse von 306,30 kg (Wägung 2014) auf 326,48 kg. Eine 100-Stunden-Kontrolle sowie eine Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC) wurden bereits am 31. Juli 2024 bei 1210 Flugstunden von einem zugelassenen Wartungsbetrieb durchgeführt. Das Luftfahrzeug flog seit der Modifikation 5:30 Stunden und absolvierte dabei 39 Starts und Landungen.

1.6.3 Beladung und Schwerpunkt des Luftfahrzeugs

Aufgrund fehlender Daten zur Beladung konnte eine exakte Berechnung nicht durchgeführt werden.

1.7 Flugwetter

1.7.1 METAR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

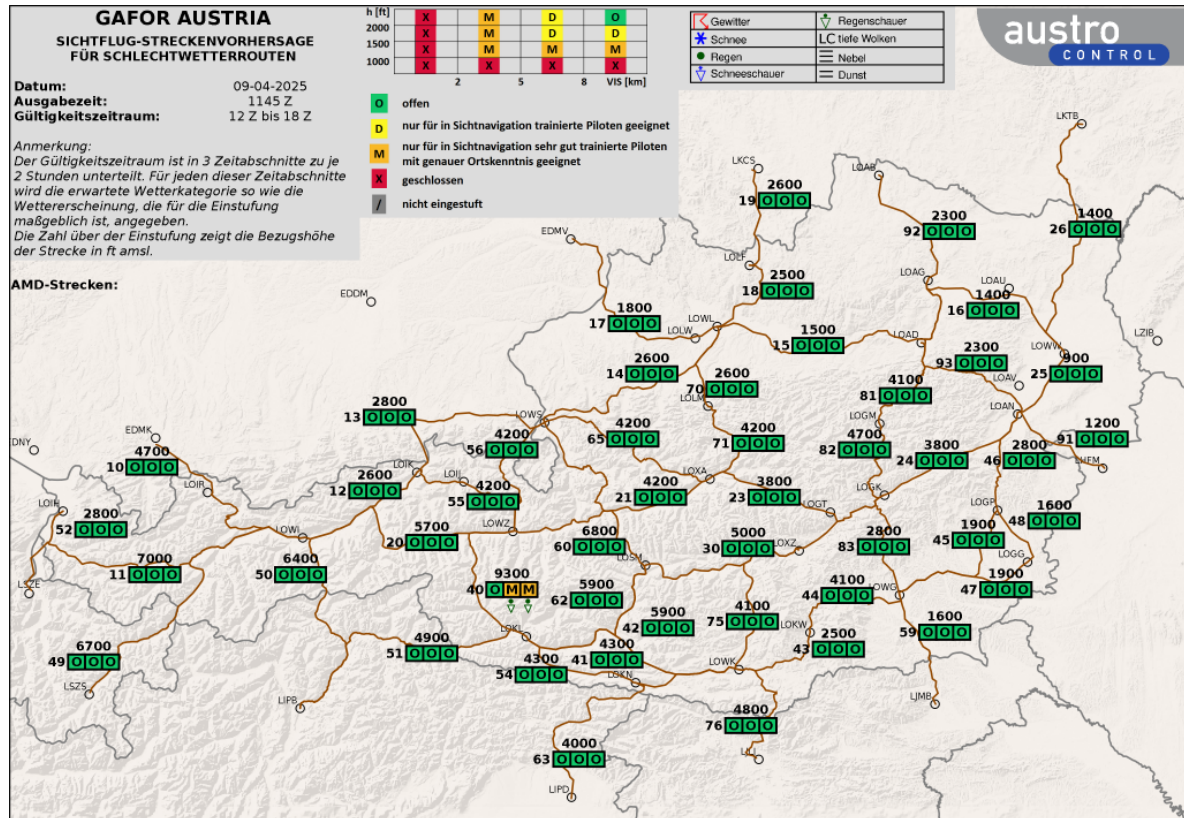
Abbildung 3 METAR St Pölten/Völtendorf

METAR St Pölten/Völtendorf
SAOS61 LOWM 091420 METAR 11389 091420Z AUTO 26005KT 9999 OVC064 12/M02 Q1020=
SAOS61 LOWM 091410 METAR 11389 091410Z AUTO 26004KT 9999 OVC064 13/M02 Q1020=
SAOS61 LOWM 091400 METAR 11389 091400Z AUTO 21006KT 9999 OVC064 12/M03 Q1020=
SAOS61 LOWM 091350 METAR 11389 091350Z AUTO 23006KT 9999 BKN065 12/M03 Q1020=
SAOS61 LOWM 091340 METAR 11389 091340Z AUTO 24005KT 9999 BKN062 12/M03 Q1020=

Quelle: Austro Control GmbH

1.7.2 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

Abbildung 4 GAFOR



Quelle: Austro Control GmbH

1.7.3 Zusammenfassung des Flugwetters von der Austro Control GmbH

„Zum Unfallzeitpunkt war das Wetter stark bewölkt in hohen Schichten bei sehr guter Sicht. Der Wind war bodennah schwach, mit zunehmender Höhe auf leichten bis mäßigen Nordwest ansteigend. Das darf als gutes Flugwetter angesehen werden.“
[Austro Control GmbH]

1.7.4 Natürliche Lichtverhältnisse

Gemäß Tabelle der AIP Austria GEN 2.7 war am Unfalltag der Sonnenuntergang mit 17:35 Uhr und ECET mit 18:07 Uhr angegeben. Zum Unfallzeitpunkt herrschten natürliche Tageslichtverhältnisse.

Zum Unfallzeitpunkt stand die Sonne in einem relativen Winkel von ca. 130° zum Luftfahrzeug während des Endanflugs (siehe Abbildung 5).

Sonnenstand: Azimut 200,53 °, Elevation 48 °

Abbildung 5 Sonnenstand



Quelle: <https://www.sonnenverlauf.de/>

1.8 Navigationshilfen

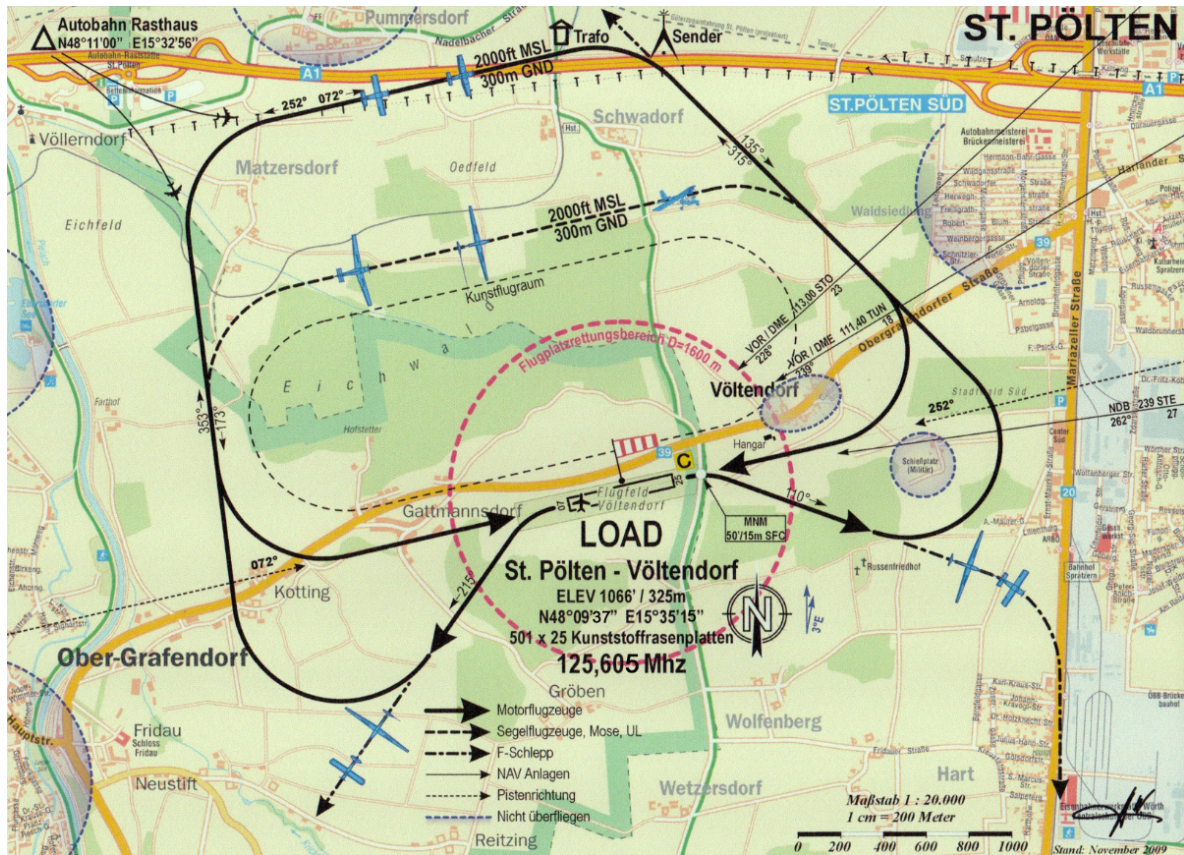
Es war ein DYNON SkyView™ HDX eingebaut.

1.9 Flugplatz

1.9.1 Allgemein

Der Flugplatz Völtendorf liegt auf 325 Meter über dem Meeresspiegel und verfügt über eine Graspiste 07/25 mit einer Länge von 501 Meter. Im Norden wird der Flugplatz durch die Bundesstraße B39 begrenzt, an die landwirtschaftlich genutzte Flächen anschließen. Südlich verläuft in einem Abstand von ca. 40 bis 50 Metern parallel zur Landebahn eine Busch- und Baumreihe. Westlich liegt in rund 600 Metern Entfernung die Ortschaft Gattmannsdorf. Zwischen Gattmannsdorf und dem Flugplatz erstreckt sich eine Wiese, die an ihrer südlichen Seite von einem Wald begrenzt wird. Östlich führt unmittelbar vor der Landebahn eine Straße vorbei, die mit einer Mindesthöhe von 15 Metern überflogen werden muss.

Abbildung 6 Anflugkarte



Quelle: https://www.voeltendorf.at/images/2024/07/02/anflug-neu_0.jpg

Abbildung 7 Luftaufnahme Flugplatz



Quelle: https://www.voeltendorf.at/images/flugplatz_anflug/platz-luft.jpg, Bearbeitung SUB

1.10 Flugschreiber

Ein Flugschreiber war nicht vorgeschrieben und nicht eingebaut.

1.10.1 GPS-Geräte

Aufgrund des erheblichen Zerstörungsgrades und der Brandlast des Luftfahrzeugs war eine Auswertung der Daten der Schleppmaschine nicht mehr möglich.

Die FLARM-Daten des Segelflugzeugs konnten ausgewertet werden.

1.10.2 Radardaten

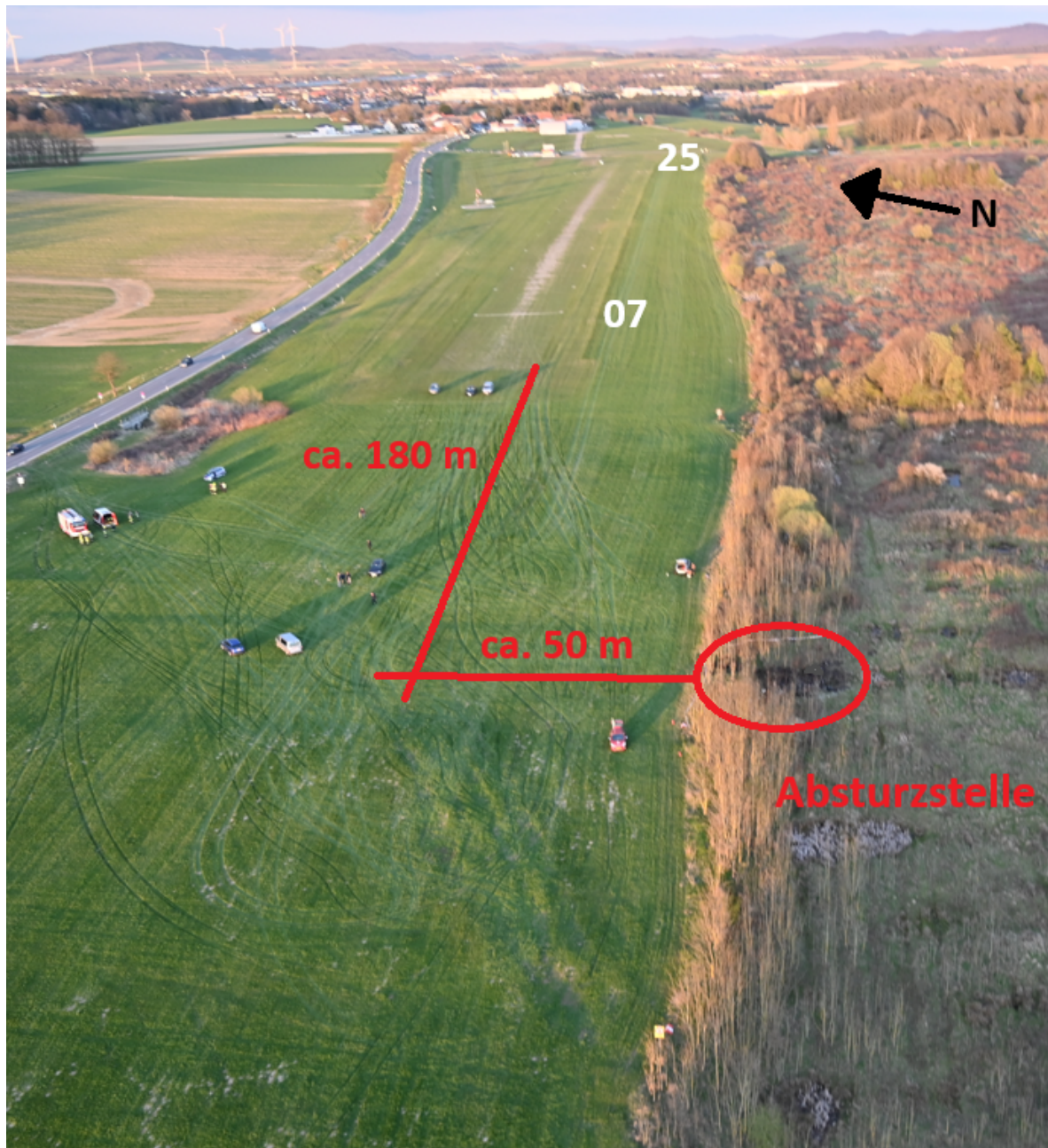
Das Luftfahrzeug wurde nicht vom Radar erfasst, wodurch keine Radardaten zur Verfügung stehen.

1.11 Angaben über Wrack und Aufprall

1.11.1 Unfallort

Der Unfallort befand sich ca. 50 Meter südlich und rund 200 Meter vor dem Beginn der Landebahn 07 in einer Baumreihe, die parallel zur Piste verläuft. Die Baumreihe ist ca. 15 Meter breit und besteht größtenteils aus 5 bis 10 Meter hohen Bäumen.

Abbildung 8 Luftaufnahme Unfallort



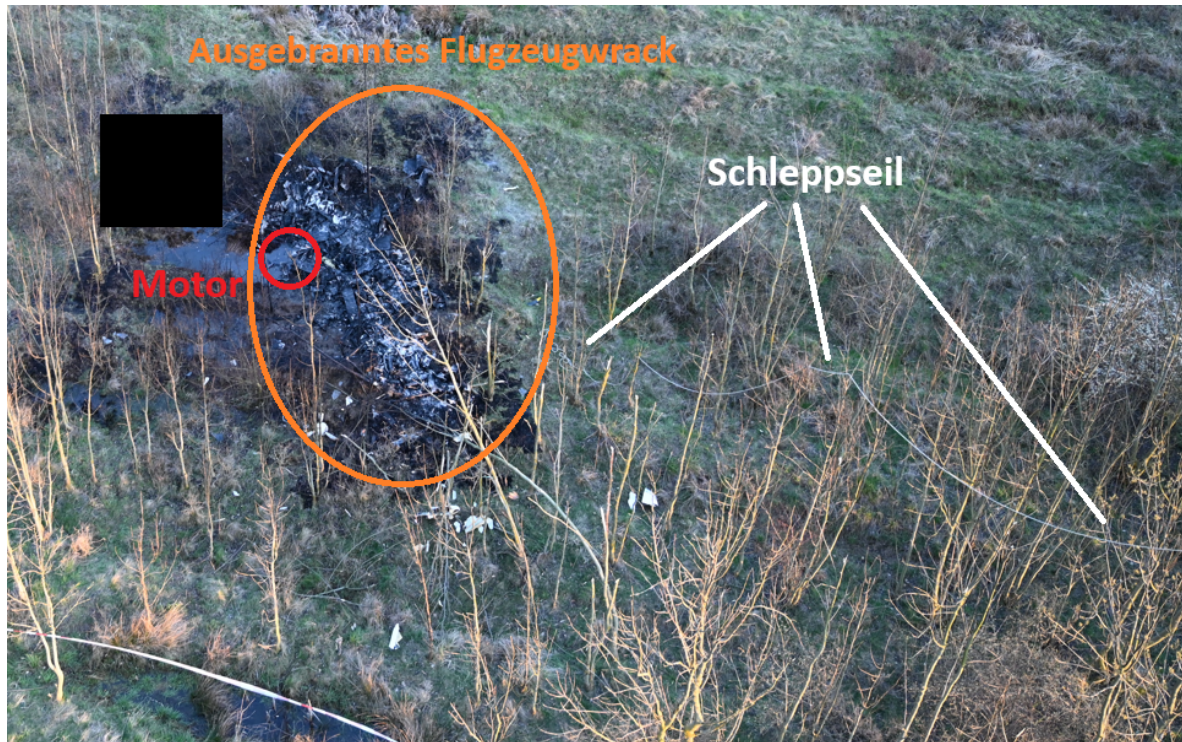
Quelle: SUB

1.11.2 Verteilung und Zustand der Wrackteile

Alle wesentlichen Wrackteile konnten – soweit anhand der Situation erkennbar – an der Unfallstelle lokalisiert werden. Das Ultraleichtflugzeug wies aufgrund der Aufprallenergie und des unmittelbar folgenden Brandes einen nahezu vollständigen Zerstörungsgrad auf.

Auch das Schleppseil wurde im Bereich des Wracks vorgefunden. Es war zum Zeitpunkt der Bergung jedoch nicht mehr mit der Schleppkupplung des Schleppflugzeuges verbunden.

Abbildung 9 Absturzstelle



Quelle: SUB

Abbildung 10 Detailaufnahme des Wracks



Quelle: SUB

1.11.3 Cockpit und Instrumente

Aufschlag und Brand zerstörten Cockpit und Instrumente vollständig (siehe Abbildung 10). Aufgrund des Zerstörungsgrades konnten keine möglichen bordeigenen (z.B. FLARM) Aufzeichnungen sichergestellt werden.

1.11.4 Luftfahrzeug und Ausrüstung – Versagen, Funktionsstörungen

Es liegen keinerlei Hinweise auf vor dem Unfall bestandene Mängel vor.

1.12 Medizinische und pathologische Angaben

Es liegen keinerlei Hinweise auf eine vorbestandene psychische oder physische Beeinträchtigung des Piloten vor.

1.13 Brand

Es gibt keine Anzeichen, dass noch während des Fluges ein Brand ausgebrochen war. Insbesondere wurde kein Notruf abgesetzt und es wurden keine entsprechenden Zeugenaussagen getätigt. Aus Sicht der Untersuchung kann ein Brand während des Fluges (In-Flight-Fire) ausgeschlossen werden. An der Unfallstelle fanden sich ausschließlich geschmolzene Aluminiumteile, jedoch keine geschmolzenen Stahl- oder anderen hochschmelzenden Metallkomponenten. Die festgestellten Schmelzspuren sind somit eindeutig dem Brand am Boden nach dem Aufprall zuzuordnen.

1.14 Überlebensaspekte

1.14.1 Rückhaltesysteme

Aufgrund des hohen Zerstörungsgrades konnte nicht mehr rekonstruiert werden, ob der Insasse mit dem im Luftfahrzeug verbauten Rückhaltesystem gesichert war. Der Pilot wurde ca. 5 Meter außerhalb des Wracks aufgefunden.

1.14.2 Sonstige Ausrüstung

Die Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH empfing kein ELT-Signal über COSPAS-SARSAT.

Das Luftfahrzeug war mit einem ballistischen Gesamtrrettungssystem ausgerüstet, das jedoch während des Unfallgeschehens nicht ausgelöst wurde. Nach dem Aufprall befand sich das System weiterhin im scharfen Zustand und stellte damit vor Ort ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Erst durch das Eingreifen des Entminungsdienstes des Bundesministeriums für Inneres konnte das Rettungssystem fachgerecht gesichert und deaktiviert werden, sodass die Unfallstelle gefahrlos betreten werden konnte.

1.14.3 Evakuierung

Der Pilot wurde außerhalb des Luftfahrzeuges vorgefunden.

1.15 Weiterführende Untersuchungen

1.15.1 Technische Untersuchungen

Das verwendete Schleppseil des Herstellers Tost war ca. 48 Meter lang und war auf der Seite der Schleppmaschine mit einer weißen Sollbruchstelle (500 daN) mit Reserveschaltung und Schutzhülse ausgestattet.

2 Auswertung

2.1 Flugbetrieb

2.1.1 Flugverlauf

Am 9. April 2025 wurden das Ultraleichtflugzeug Aerospool WT 9 600 und ein Segelflugzeug vom Typ Discus CS auf der Piste 25 für einen Flug im Flugzeugschlepp (F-Schlepp) vorbereitet. Dabei kam ein ca. 48 Meter langes Schleppseil der Marke Tost mit einer weißen Sollbruchstelle (500 daN), die sich auf der Seite der Schleppmaschine befand, zum Einsatz.

Der Start erfolgte gegen 13:50 Uhr. In beiden Luftfahrzeugen befand sich jeweils nur eine Person. Nach dem Abheben flogen die beiden Luftfahrzeuge zunächst bis etwa über Kotting und führten anschließend eine langgezogene 180°-Rechtskurve durch, bis sie sich ungefähr über Matzersdorf befanden. Danach setzten sie ihren Flug für einige Sekunden auf einem Kurs von ca. 090° in einer Höhe von rund 300 Metern über Grund fort, bevor sich der Segelflieger ausklinkte.

Nach dem Ausklinken drehte der Segelflieger zunächst nach rechts auf Kurs 260°, anschließend nach links, und flog über Gattmannsdorf in Richtung Flugplatz, um auf der Piste 07 zu landen (siehe Abbildung 1). Die Landung verlief ohne Vorkommnisse.

Die Schleppmaschine dürfte nach dem Ausklinken noch etwas weiter in östlicher Richtung geflogen sein und wahrscheinlich einen ähnlichen Anflug wie der Segelflieger durchgeführt haben. Der Queranflug des Ultraleichtflugzeugs verlief laut Zeugenaussagen unauffällig.

Die Aerospool WT 9 600 drehte im Bereich von Gattmannsdorf in Richtung Landebahn 07 ein. Während des Endanflugs befand sich das Luftfahrzeug etwa parallel zur Pielachtalstraße in einer Höhe von rund 30 Metern, als es in einen steilen Sturzflug überging.

Das Flugzeug stürzte ca. 50 Meter rechts und rund 200 Meter vor dem Beginn der Landebahn in einem ungefähren Sinkflugwinkel von 20° und einem Steuerkurs von 110° bis 115° – ca. 45° zur Landebahn – in eine Baumreihe. Es ist nicht auszuschließen, dass das Luftfahrzeug der Baumreihe zu nahe kam und das Schleppseil hierbei mit den Bäumen in

Kontakt geriet. Die dadurch verursachte abrupte Reduktion der Geschwindigkeit könnte einen Kontrollverlust ausgelöst und zum anschließenden Absturz geführt haben. Der ermittelte Absturzwinkel, die Entfernung von rund 70 Metern zwischen den ersten Bäumen der Baumreihe und der Absturzstelle (siehe Abbildung 11) sowie das 48 Meter lange Schleppseil, das während des Fluges schätzungsweise 15 bis 30 Meter nach unten hing, stehen in einem Verhältnis, das einen Kontakt zwischen dem Schleppseil und den Bäumen als möglich erscheinen lässt.

Abbildung 11 Luftaufnahme Baumreihe



Quelle: SUB

2.1.2 Besatzung

Der Unfallflug war der zweite Flug und zugleich der erste Alleinflug des Piloten mit diesem Luftfahrzeug seit der Modifikation und dem Umbau der Instrumente, nachdem er drei Tage zuvor gemeinsam mit einem anderen Piloten einen 11-minütigen Flug absolviert hatte. Der verunfallte Pilot galt als sehr erfahren.

2.2 Luftfahrzeug

2.2.1 Instandhaltung

Seit der Modifikation und letzten Wartung war das Luftfahrzeug insgesamt 5 Stunden und 30 Minuten in Betrieb und absolvierte dabei 39 Starts und Landungen. Dabei kam es zu keinen Zwischenfällen.

2.2.2 Technische Untersuchung

Das verwendete Schleppseil des Herstellers Tost war ca. 48 Meter lang und schleppmaschinenseitig mit einer weißen Sollbruchstelle mit Reserveschaltung und Schutzhülse (500 daN) ausgestattet. Tost gibt an, dass die Sollbruchstelle segelflugzeugseitig angebracht wird. Laut Flughandbuch der Aerospool WT 9 600 ist eine Sollbruchstelle mit max. 400 daN vorgeschrieben. Laut Flughandbuch des Segelfliegers ist eine Sollbruchstelle mit max. 680 daN vorgeschrieben und die Mindestfestigkeit der Sollbruchstelle sollte nicht kleiner sein als der Wert für die maximale Flugmasse. Die maximale Flugmasse des Segelfliegers betrug 525 kg, sodass die Mindestfestigkeit der Sollbruchstelle 515 daN betragen sollte. Die Bruchlast der verwendeten Sollbruchstelle war somit für die Schleppmaschine zu hoch und sollte für den verwendeten Segelflieger höher sein.

Das Schleppseil wies über die gesamte Länge keine Schäden, sondern nur normale Gebrauchsspuren, auf. Die Sollbruchstelle war ebenfalls unbeschädigt.

2.3 Flugwetter

Meteorologische Faktoren können als Unfallursache ausgeschlossen werden. Zum Unfallzeitpunkt herrschten Sichtflugbedingungen und leichter Rückenwind beim Landeanflug.

3 Schlussfolgerungen

3.1 Befunde

- Der Pilot war im Besitz der zur Durchführung des Fluges erforderlichen Berechtigungen, welche am Unfalltag gültig waren.
- Das Luftfahrzeug war zum Unfallzeitpunkt ordnungsgemäß zugelassen.
- Es konnten, soweit es die Beschädigungen am Luftfahrzeug zuließen, keinerlei Hinweise auf vor dem Unfall vorhandene Mängel am Luftfahrzeug festgestellt werden, die den Unfall hätten verursachen oder beeinflussen können.
- Das Luftfahrzeug wurde 15 Tage vor dem Unfall modifiziert und es wurden neue Instrumente eingebaut.
- Der Pilot hatte mit den neuen Instrumenten in diesem Luftfahrzeug 11 Minuten Flugerfahrung gesammelt.
- Es lagen keinerlei Hinweise auf eine psychische oder physische Beeinträchtigung der Piloten vor.
- Es ist davon auszugehen, dass sich Masse und Schwerpunktlage des Luftfahrzeugs während des gesamten Unfallfluges im zulässigen Bereich befanden. Aufgrund fehlender Daten zur Beladung konnte eine exakte Berechnung nicht durchgeführt werden.
- Meteorologische Faktoren können als Unfallursache ausgeschlossen werden.
- Der verantwortliche Pilot verfügte insgesamt über viel Flugerfahrung.
- Die Gesamtflugzeit betrug ca. 5 Minuten.
- Bei dem Flug handelte es sich um einen F-Schlepp.
- Der Segelflieger klinkte sich in einer Höhe von 300 Metern über Grund aus.
- Die Landung des Segelfliegers verlief ohne Vorkommnisse.
- Das Schleppseil war 48 Meter lang.
- Das Schleppseil war mit einer weißen Sollbruchstelle (500 daN) ausgestattet.
- Die Sollbruchstelle befand sich auf der Seite der Schleppmaschine.
- Das Schleppseil und die Sollbruchstelle wiesen keine Schäden auf.
- Der Pilot wollte eine Landung mit Schleppseil durchführen.
- Das Luftfahrzeug stürzte rund 200 Meter vor und ca. 50 Meter neben der Landebahn in steilem Winkel in eine Baumreihe.
- Der Flugunfall war aufgrund der hohen Aufschlagsenergie des Luftfahrzeugs bzw. der hohen einwirkenden Kräfte für den Piloten nicht überlebbar.

- Das Schleppflugzeug wurde durch den entstandenen Brand völlig zerstört

3.2 Wahrscheinliche Ursachen

- Kontrollverlust im Flug (Loss of Control inflight LOC-I).

3.2.1 Wahrscheinliche Faktoren

- Zu geringer Abstand zur Baumreihe im Endanflug mit Schleppseil.

4 Sicherheitsempfehlungen

Keine

5 Konsultationsverfahren / Stellungnahmeverfahren

Gemäß Art. 16 Abs. 4 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vor Veröffentlichung des Abschlussberichts Bemerkungen der betroffenen Behörden, einschließlich der EASA und des betroffenen Inhabers der Musterzulassung, des Herstellers und des betroffenen Betreibers (Halter) eingeholt.

Bei der Einholung solcher Bemerkungen hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes die internationalen Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Flugunfällen und Störungen, die gemäß Artikel 37 des Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt angenommen wurden, eingehalten.

Gemäß § 14 Abs. 1 UUG 2005 idgF. hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes vor Abschluss des Untersuchungsberichts den Beteiligten Gelegenheit gegeben, sich zu den für den untersuchten Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern (Stellungnahmeverfahren).

Die eingelangten Stellungnahmen wurden, wo diese zutreffend waren, im Untersuchungsbericht berücksichtigt bzw. eingearbeitet.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Personenschäden.....	9
--------------------------------	---

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Flugroute des Segelfliegers	9
Abbildung 2 Aerospool WT 9 600.....	11
Abbildung 3 METAR St Pölten/Völtendorf	13
Abbildung 4 GAFOR	14
Abbildung 5 Sonnenstand	15
Abbildung 6 Anflugkarte.....	17
Abbildung 7 Luftaufnahme Flugplatz	18
Abbildung 8 Luftaufnahme Unfallort	20
Abbildung 9 Absturzstelle	21
Abbildung 10 Detailaufnahme des Wracks	22
Abbildung 11 Luftaufnahme Baumreihe	26

Verzeichnis der Regelwerke

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz 1957 – LFG**), BGBl. Nr. 253/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2024

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie sowie des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport über die Regelung des Luftverkehrs 2014 (**Luftverkehrsregeln 2014 – LVR 2014**), BGBl. II Nr. 297/2014, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 239/2025

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2018/1976 der Kommission vom 14. Dezember 2018 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen gemäß der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates, Flugbetrieb mit Segelflugzeugen (Teil-SAO)“

Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG

Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 03. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 der Kommission vom 26. September 2012 zur Festlegung gemeinsamer Luftverkehrsregeln und Betriebsvorschriften für Dienste und Verfahren der Flugsicherung und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 1035/2011 sowie der Verordnungen (EG) Nr. 1265/2007, (EG) Nr. 1794/2006, (EG) Nr. 730/2006, (EG) Nr. 1033/2006 und (EU) Nr. 255/2010 (**SERA**)

Verordnung (EU) Nr. 965/2012 der Kommission vom 5. Oktober 2012 zur Festlegung technischer Vorschriften und von Verwaltungsverfahren in Bezug auf den Flugbetrieb gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates

Code of Federal Regulations, Title 14 - Aeronautics and Space, Chapter I - Federal Aviation Administration, Department Of Transportation, Subchapter C – Aircraft, Part 25 – Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes (**14 CFR 25**)

Code of Federal Regulations, Title 14 - Aeronautics and Space, Chapter I - Federal Aviation Administration, Department Of Transportation, Subchapter C – Aircraft, Part 27 – Airworthiness Standards: Normal Category Rotorcraft (**14 CFR 27**)

Code of Federal Regulations, Title 14 - Aeronautics and Space, Chapter I - Federal Aviation Administration, Department Of Transportation, Subchapter F – Air Traffic And General Operating Rules, Part 91 - General Operating and Flight Rules (**14 CFR 91**)

Anhang 2 (**Annex 2**) zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 über die Luftverkehrsregeln (*Rules of the Air*), 10. Ausgabe vom Juli 2005

Anhang 10 (**Annex 10**), Band 2 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt vom 7. Dezember 1944 über Telekommunikation in der Luftfahrt (*Aeronautical Telecommunications*), 7. Ausgabe vom Juli 2016

Abkürzungen

Abs	Absatz
ARC	Airworthiness Review Certificate
Art	Artikel
BGBI	Bundesgesetzblatt
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BPS	Ballistic Parachute System
CPL	Commercial Pilot Licence
daN	Dekanewton
EASA	European Aviation Safety Agency
ECET	End of Civil Evening Twilight
ELT	Emergency Locator Transmitter
EU	Europäische Union
FI	Flight Instructor
F-Schlepp	Flugzeugschlepp
ft	Fuß
GAFOR	General Aviation Forecast
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
idgF	In der geltenden Fassung
KG	Kilogramm
KT	Knoten
m	Meter
METAR	Aviation Routine Weather Report (Code Form)
MTOW	Maximum Takeoff Weight
NCD	No Clouds Detected
Nr	Nummer
PPL	Private Pilot Licence
Q	Indicator for QNH in Hectopascal
RCC	Rescue-Coordination-Centre

SEP	Single Engine Piston
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TMG	Touring Motor Glider
UTC	Coordinated Universal Time
UUG	Unfalluntersuchungsgesetz
VO	Verordnung
WGS84	World Geodetic System 1984
Z	zulu – see UTC

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at/sub