

Zwischenbericht

Unfall mit dem Motorsegler der Type Schempp-Hirth Ventus-3M,
am 18.08.2025, um ca. 11:35 Uhr UTC, Bereich „unter der Gehrenspitze“,
Gemeinde Leutasch, A-6105, Leutasch, Tirol
GZ: 2026-0.663.983

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2026. Stand: 28. August 2026

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:

bmimi.gv.at/impressum/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

Impressum.....	2
Vorwort.....	3
Hinweis.....	4
Einleitung	6
1 Tatsachenermittlung	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.2.1 Flugvorbereitung.....	8
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	8
1.5 Andere Schäden.....	8
1.6 Besatzung.....	9
1.6.1 Pilot.....	9
1.7 Luftfahrzeug.....	9
1.8 Flugwetter.....	10
1.8.1 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	10
1.8.2 TAF, Flugwetterdienst Austro Control GmbH.....	11
1.8.3 Low Level Significant Weather Chart, Flugwetterdienst Austro Control GmbH .	11
1.8.4 METAR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	12
1.8.5 QNH - Chart, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	12
1.8.6 Wind - Chart, Flugwetterdienst Austro Control GmbH	13
1.9 Flugschreiber.....	15
1.9.1 ELT – Emergency Locator Transmitter	15
1.9.2 Flugwegaufzeichnungsgeräte	15
1.10 Durchgeführte Untersuchungsschritte	15
1.11 Geplante Untersuchungsschritte	15
2 Sicherheitsprobleme.....	16

Einleitung

Am 18. August 2025 um ca. 10:07 Uhr startete der Pilot mit dem Motorsegler Ventus 3M vom Flugplatz Kufstein-Langkampfen zu einem Segelflug in Richtung der Leutascher Gehrenspitze. Bei einem Kurvenflug kollidierte das Luftfahrzeug um ca. 11:35 Uhr in einer Höhe von ca. 2255 bis 2265 m AMSL mit dem felsigen Gelände. Der Pilot erlitt dabei tödliche Verletzungen. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 18. August 2025 um ca. 13:55 Uhr UTC 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:	Deutschland
Halterstaat:	Deutschland

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug

Betreiber:	Privat
Luftfahrzeughersteller:	Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Type/Modell:	Ventus 3M
Luftfahrzeugart:	Motorsegler (Eigenstartfähig)
Staatszugehörigkeit:	Deutschland
Unfallort:	A-6105 Leutasch, Gehrenspitze
Koordinaten (WGS84):	Endlage: N 47° 23' 03.73", E 011° 07' 58.40"
Datum und Zeitpunkt:	18. August 2025, ca. 11:35 Uhr
Flugphase:	Segelflug
Startflugplatz:	Kufstein-Langkampfen, LOIK

1.2 Hergang

Flugverlauf und Unfallhergang wurden aufgrund der Erhebungen der Polizeiinspektion Seefeld, der Zeugenaussagen, der mitgeführten Aufzeichnungsgeräte in Verbindung mit den Erhebungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 18. August 2025 um ca. 10:07 Uhr startete der Pilot mit dem Motorsegler Ventus 3M vom Flugplatz Kufstein-Langkampfen, Tirol, Österreich. Gemäß der ausgewerteten Flugspuraufzeichnung führte der Flug zunächst über Thiersee, entlang der Staatsgrenze zu Deutschland weiter in Richtung Achenwald und Karwendel. Im Bereich Scharnitz querte der Pilot das Tal in Richtung der Leutascher Gehrenspitze. Während des Fluges wurden wiederholt Aufwindgebiete aufgesucht. Nach dem Eigenstart wurde der Motor im weiteren Flugverlauf nicht mehr verwendet und befand sich zum Unfallzeitpunkt in eingeklappter Stellung. Im Bereich der Gehrenspitze erfolgte eine weitere Aufwindsuche. Dabei führte der Pilot zunächst mehrere Vollkreise westlich der Gehrenspitze durch. Danach führte der Flugweg zunächst von einer Position westlich der Gehrenspitze auf deren Ostseite. Nach einem weiträumigen Vollkreis führte die Flugspur wieder in Richtung der Westseite der Gehrenspitze. Dort wurde neuerlich ein Kurvenflug eingeleitet. In weiterer Folge dürfte es dem Piloten nicht mehr möglich gewesen sein, den eingeleiteten Kurvenflug frei vom

Gelände zu vollenden bzw. das felsige Gelände mit ausreichendem Höhenabstand zu überfliegen.

Um ca. 11:35 Uhr kam es ca. 10 bis 15 m unterhalb eines in Ost-West-Richtung verlaufenden und nach Osten ansteigenden Fußweges beziehungsweise Steiges zu einer ersten Kollision mit dem Gelände. Dabei wurden Teile des Motorseglers vom Luftfahrzeug separiert. In weiterer Folge prallte das verbliebene Luftfahrzeug, bestehend aus der Kabine und den Tragflächen, in einer Höhe von ca. 2255 bis 2265 m AMSL auf das felsige Gelände. Die Flugzeit vom Start bis zur ersten Kollision mit dem Gelände betrug ca. eine Stunde und 28 Minuten.

1.2.1 Flugvorbereitung

Unterlagen zur Durchführung der gemäß Verordnung (EU) Nr. 923/2012, Anhang SERA.2010 lit. b idgF., erforderlichen Flugvorbereitung konnten von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nicht erhoben werden.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1	0	0
Schwere	0	0	0
Keine	0	0	–

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Am Luftfahrzeug entstand Totalschaden.

1.5 Andere Schäden

Keine

1.6 Besatzung

1.6.1 Pilot

Alter:	65 Jahre
Art des Zivilluftfahrerscheines:	SPL, ausgestellt am 16.12.2014
Berechtigungen:	PIC, Winch, Aero Tow, Self
Lehrberechtigung:	keine
Sonstige Berechtigungen:	Keine
Gültigkeit:	Am Unfalltag gültig
Überprüfungen (Checks):	
Medical check:	Medical Class 2 ausgestellt am 01.07.2025

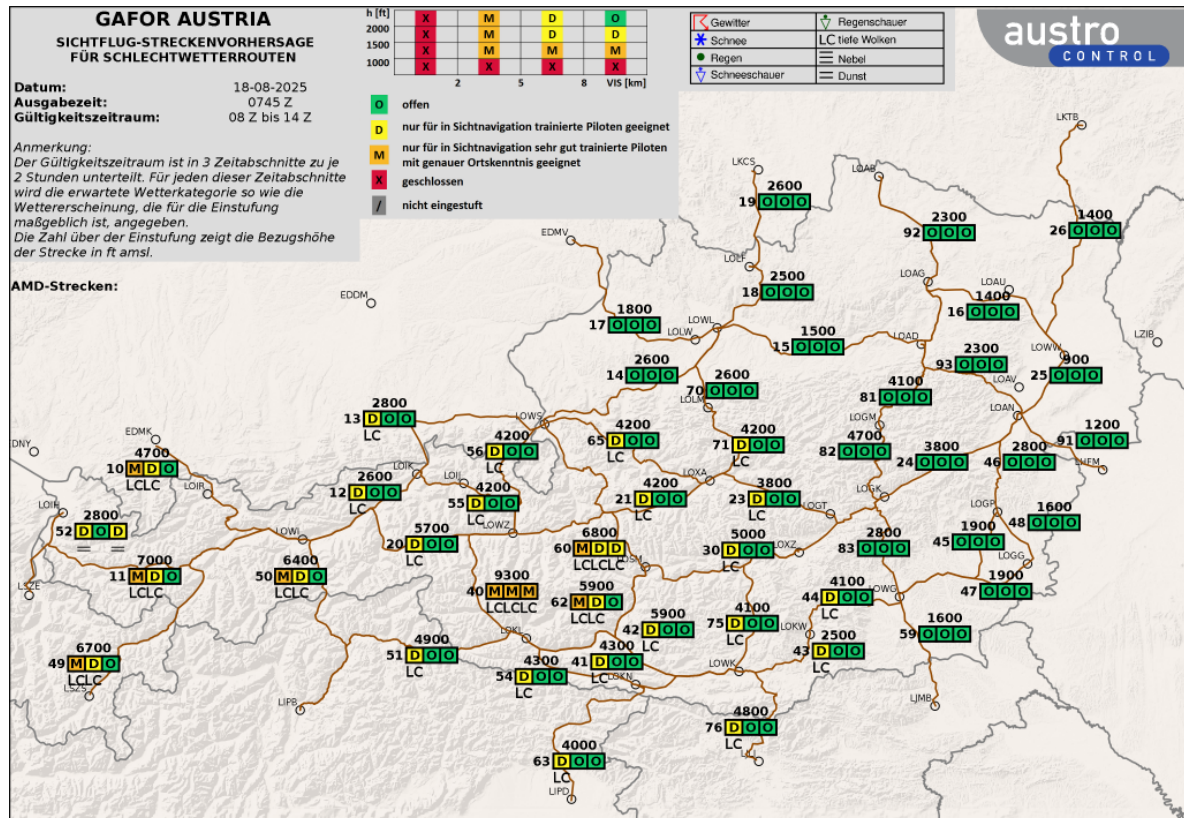
1.7 Luftfahrzeug

Luftfahrzeugart:	Motorsegler
Hersteller:	Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH
Herstellerbezeichnung:	Ventus 3M
Baujahr:	2023
Luftfahrzeughalter:	Privat
Triebwerk:	
Hersteller:	SOLO
Herstellerbezeichnung:	2625

1.8 Flugwetter

1.8.1 GAFOR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

Abbildung 1 GAFOR Übersicht, Flugwetterdienst Austro Control GmbH



Quelle: Austro Control GmbH

1.8.2 TAF, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

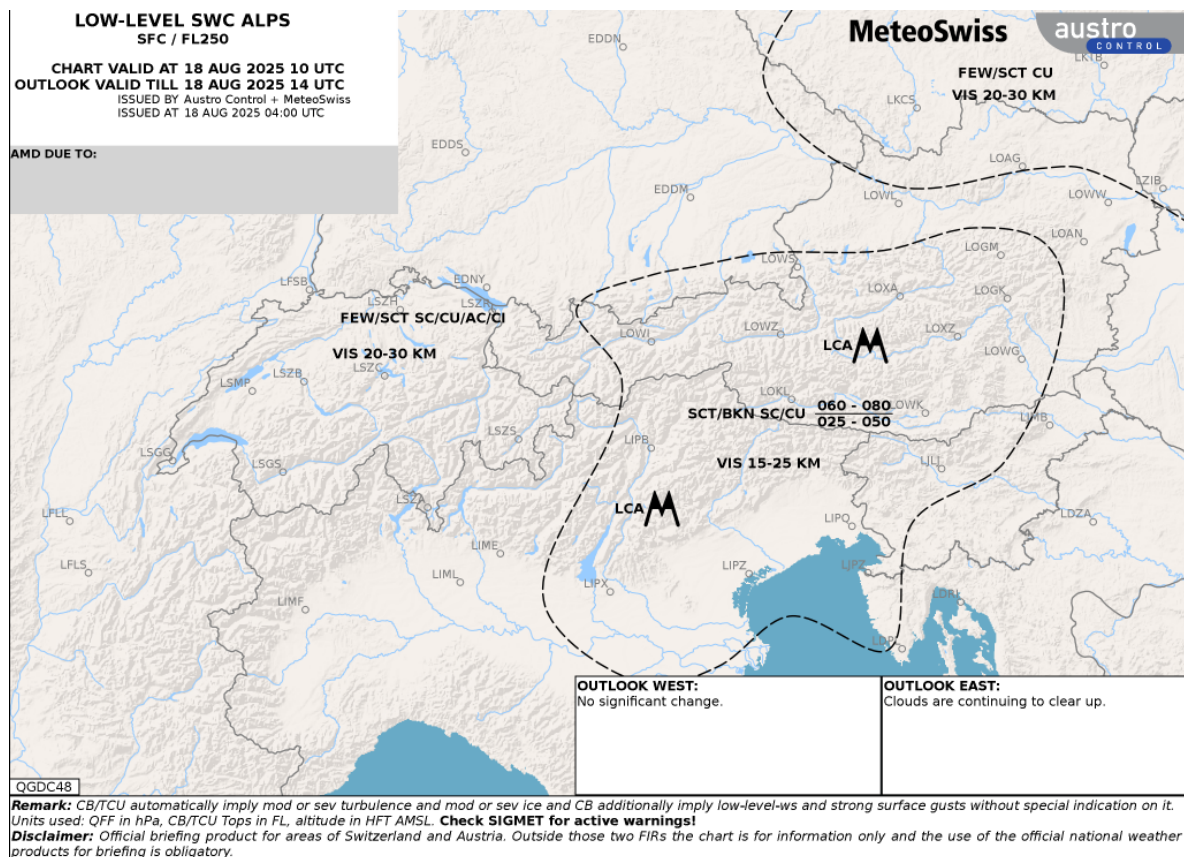
Tabelle 2 Vorhersage Flughafen Innsbruck

Vorhersage Flughafen Innsbruck

FTOS54 LOWI 180500
TAF LOWI 180515Z 1806/1906 VRB04KT 9999 FEW040 SCT070
TX28/1814Z TN14/1904Z
TEMPO 1812/1818 08012KT=

1.8.3 Low Level Significant Weather Chart, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

Abbildung 2 Low Level Significant Weather Chart, Flugwetterdienst Austro Control GmbH



Quelle: Austro Control GmbH

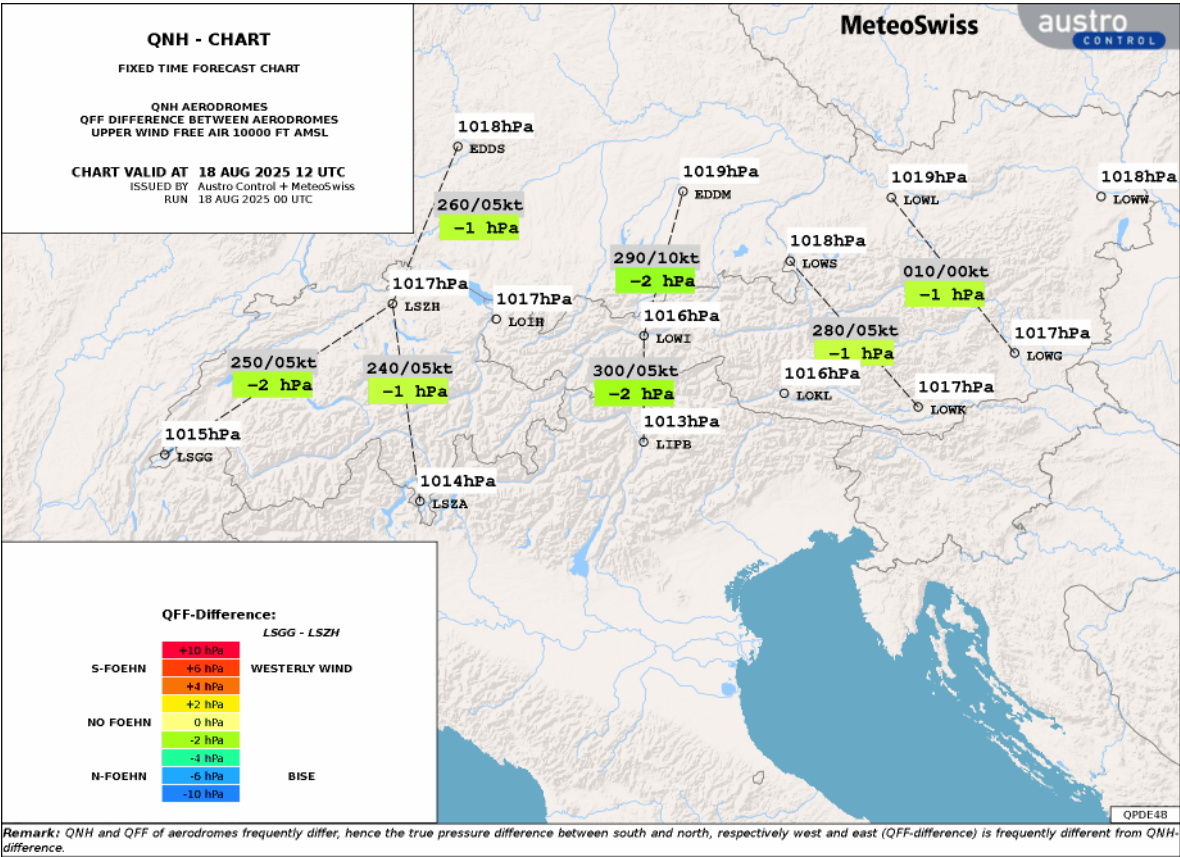
1.8.4 METAR, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

Tabelle 3 Messstation Zugspitze

Messstation Zugspitze									
METAR	10961	181100z	AUTO	23004kt	50km	NCD	08/03	Q1028	RMK NCD

1.8.5 QNH - Chart, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

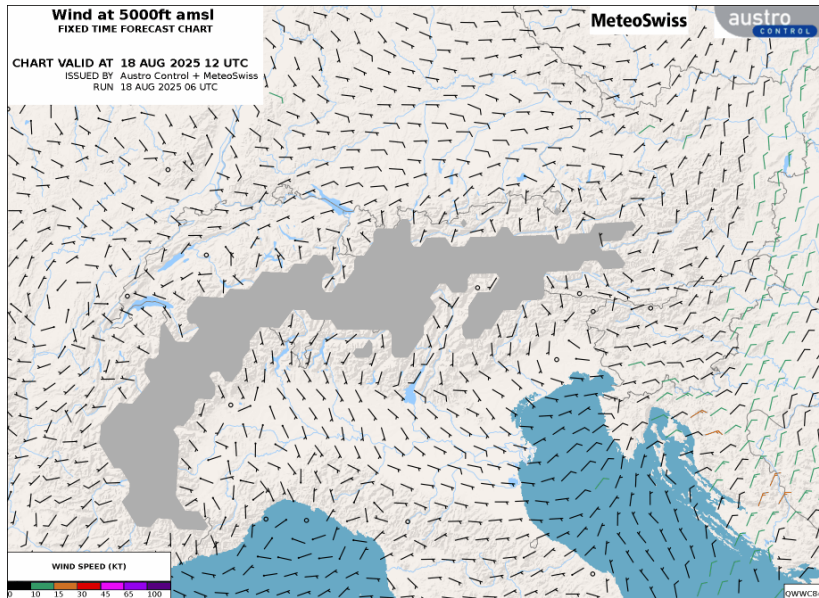
Abbildung 3 QNH - Chart



Quelle: Austro Control GmbH

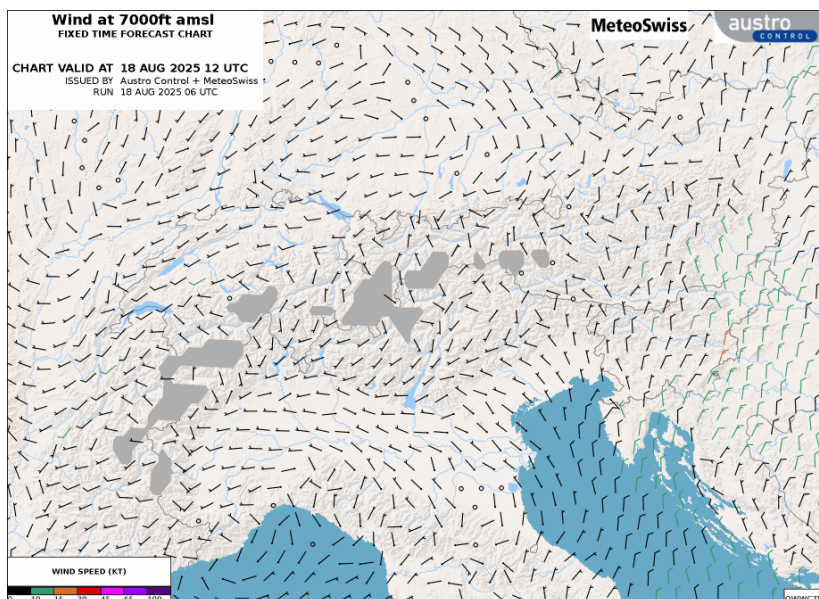
1.8.6 Wind - Chart, Flugwetterdienst Austro Control GmbH

Abbildung 4 Wind Chart at 5000 ft AMSL



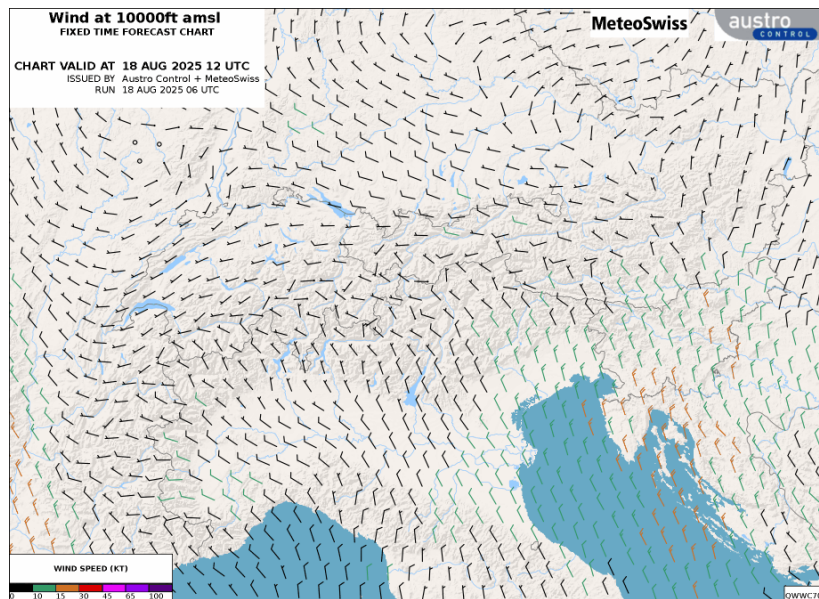
Quelle: Austro Control GmbH

Abbildung 5 Wind Chart at 7000 ft AMSL



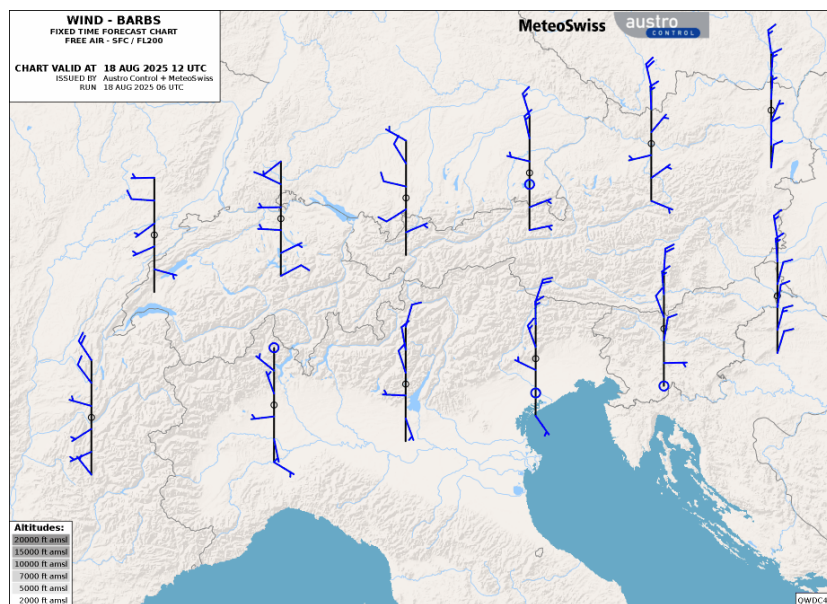
Quelle: Austro Control GmbH

Abbildung 6 Wind Chart at 10000 ft AMSL



Quelle: Austro Control GmbH

Abbildung 7 Wind Barbs Free Air, SFC- FL200



Quelle: Austro Control GmbH

1.9 Flugschreiber

Ein Flugschreiber war nicht vorgeschrieben und nicht eingebaut.

1.9.1 ELT – Emergency Locator Transmitter

Ein ELT wurde nicht mitgeführt. Der Unfall wurde von Zeugen beobachtet, welche umgehend die Rettungskräfte alarmierten.

1.9.2 Flugwegaufzeichnungsgeräte

Zur Rekonstruktion des Flugweges wurden die Aufzeichnungen eines fest installierten LX Navigation LX 9070 sowie einer PowerFLARM Mouse herangezogen. Beide Geräte zeichneten den gesamten Unfallflug auf.

1.10 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Erhebung aller relevanten Informationen zum Vorfall

1.11 Geplante Untersuchungsschritte

- Erstellung des Abschlussberichtes

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.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at/sub