

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Cessna F 182Q,  
am 02.04.2004, um ca. 09:30 Uhr UTC, am Kalcherkogel, im Gemeindegebiet  
von Pack, Gemeinde Pack, A-8583, Bezirk Voitsberg, Steiermark  
GZ.: 2023-0.713.915

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 10. Oktober 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
1.5 Andere Schäden.....	9

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 02. April 2004 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>	Verein
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Reims Aviation
<b>Type/Modell:</b>	Cessna F 182Q
<b>Luftfahrzeugkategorie:</b>	Motorflugzeug
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	am Kalcherkogel, im Gemeindegebiet von Pack, Gemeinde Pack, A- 8583, Steiermark, ca. 46°57'32,88" N, 014°58'49,95" E
<b>Ortshöhe über dem Meer:</b>	ca. 1244 m
<b>Flugphase:</b>	Reiseflug
<b>Startflugplatz:</b>	Zell am See LOWZ
<b>Ziel:</b>	Graz LOWG

## 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 02. April 2004 startete der Pilot um ca. 08:30 Uhr UTC, mit drei Passagieren an Bord des Luftfahrzeuges, vom Flugplatz Zell am See LOWZ zu einem Flug nach Sichtflugregeln VFR mit dem Ziel Flugplatz Graz LOWG. Am rechten vorderen Sitz neben dem Piloten saß ein Bekannter desselben, der ebenfalls im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz war. Auf den beiden hinteren Sitzen befanden sich die Kinder des Piloten.

Der Flug fand als Flug nach Sichtflugregeln VFR statt, allerdings herrschten an diesem Tag schwierige Wetterbedingungen mit tiefer Bewölkung und eingeschränkten Sichtverhältnissen. Am 02. April 2004 um ca. 09:30 Uhr UTC verständigte ein Zeuge bzw. eine Auskunftsperson die Exekutive telefonisch darüber, dass er ein Flugzeug im Tiefflug, bei schlechten Sichtverhältnissen, knapp oberhalb der Baumwipfel, wahrgenommen hat. Er

gab weiters an, dass er nach einer kurzen Zeitspanne ein Kollisionsgeräusch am leicht ansteigenden Gegenhang gehört hat. Das Geräusch wurde als dumpfer Aufprall wahrgenommen und beschrieben.

Die Exekutive leitete daraufhin sofortige Erstmaßnahmen ein und konnte bei der Austro Control GmbH in Erfahrung bringen, dass das betreffende bzw. in Frage kommende Luftfahrzeug nicht mehr vom Radar erfasst wurde. Der Exekutive wurden die Koordinaten der letzten Radarerfassung des Flugzeugs übermittelt.

Es wurde eine Suchaktion im Zusammenwirken mit mehreren Exekutivdienststellen, der Bergrettung und mehreren umliegenden Freiwilligen Feuerwehren eingeleitet. Das Wrack des verunfallten Flugzeugs mit den vier toten Insassen wurde schließlich im Bereich der Spitze des Kalcherkogels aufgefunden.

Aufgrund des immer schlechter werdenden Wetters und der eingeschränkten Sichtverhältnisse wurden die Unfallstelle und das Wrack des Luftfahrzeuges am darauffolgenden Tag von der Flugunfalluntersuchungsstelle begutachtet bzw. untersucht.

Eine technische Ursache konnte von der Flugunfalluntersuchungsstelle mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Der Flugunfall ließ sich auf die Fortsetzung des Sichtfluges unter schlechten Wetterbedingungen bzw. ungenügenden Sichtverhältnissen zurückführen. Das Luftfahrzeug streifte folglich mehrere Bäume, was schließlich zum Absturz führte.

Im Auftrag der Staatsanwaltschaft wurden die Leichen des Piloten und des rechtsitzenden Insassen, der ebenfalls im Besitz einer gültigen Pilotenlizenz war, einer Obduktion zugeführt.



### 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1	3	
Schwere			
Leichte/Keine			

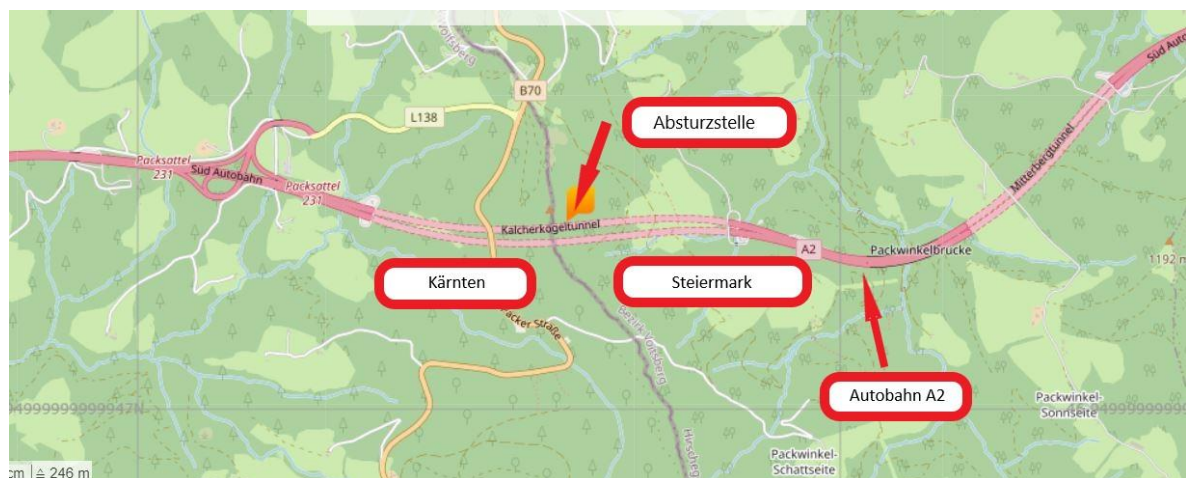
### 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Am Luftfahrzeug entstand durch den Aufprall Totalschaden.

### 1.5 Andere Schäden

Im Waldgebiet waren mehrere Bäume abgeknickt bzw. beschädigt und im Bereich der Endlage des Wracks entstand Flurschaden.

Abbildung 1 Übersichtskarte der Absturzstelle



Quelle: Koordinaten Umrechner/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](https://bmk.gv.at/sub)