

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Ultraleichtflugzeug der Type Flight Design CT,
am 15.08.2000, um ca. 08:39 Uhr UTC nahe Flugplatz Seitenstetten,
Gemeinde Seitenstetten, A-3353, Niederösterreich
GZ.: 2024-0.079.985

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2024. Stand: 4. März 2024

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/impressum/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.

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

Vorwort	3
Einleitung	6
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang	7
1.3 Personenschäden	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	8

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 15. August 2000 um ca. 08:45 Uhr 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

Betreiber:	Haltergemeinschaft
Luftfahrzeughersteller:	Flight Design
Type/Modell:	CT
Luftfahrzeugart:	Flächenflugzeug
Luftfahrzeugkategorie:	Motorflugzeug
Antriebsart:	Kolbenflugmotor
Gewichtsklasse:	Ultraleichtflugzeug
Staatszugehörigkeit:	Bundesrepublik Deutschland
Unfallort:	ca. 100 m nordwestlich der Schwelle Piste 10 LOLT
Flugphase:	Steigflug
Startflugplatz:	Flugplatz Seitenstetten LOLT
Zielflugplatz:	Flugplatz St. Georgen LOLG

1.2 Hergang

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

Der Pilot landete am 15.08.2000 um 08:06 Uhr mit dem Ultraleichtflugzeug Flight Design CT aus St. Georgen (LOLG) kommend am Flugplatz Seitenstetten (LOLT). Er tankte 60 l, startete nach kurzem Aufenthalt um 08:38 Uhr auf Piste 28 und wollte eine Platzrunde fliegen. In ca. 30 m über Grund stotterte der Motor und fiel aus. Ein Anlassversuch blieb ohne Erfolg. Die Notlandung erfolgte auf einem abgeernteten Feld rechts des Sicherheitsstreifens der Piste des Flugplatzes Seitenstetten in Richtung Nord. Nach dem Aufsetzen kam es zum Überschlag. Der Pilot blieb unverletzt, am Luftfahrzeug entstand erheblicher Schaden. Im Zuge der Erhebungen wurde festgestellt, dass sich ca. 40 l Treibstoff im linken und ca. 20 l im rechten Tank befanden. Die Zündkerzen waren in Ordnung, im Treibstoff-Grobfilter zeigten sich Schmutzpartikel, im Treibstoff-Feinfilter zeigte sich unmittelbar nach dem

Unfall schaumartige Konsistenz, in den Vergaser Schwimmergehäusen war normaler Treibstoffspiegel sowie Schmutzpartikel festzustellen. Die Treibstoffrückführung in den rechten Tank existierte nicht, der vorgesehene Anschluss war abgeklemmt. Die Rückführung wurde auf kürzestem Wege über eine nicht isolierte Kunststoffleitung nahe der Abgasrohre zum Grobfilter geleitet.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	-	-	-
Schwere	-	-	-
Leichte/Keine	1	-	-

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt: Bugfahrwerk, Seitenleitwerk, Triebwerksverkleidung, Propeller, rechtes Hauptfahrwerk, linke Tragfläche (ca. 1 m aufgeplatzt)

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub