

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Luftfahrzeug der Type Diamond DA 20,
am 17.08.2002, um ca. 09:00 Uhr UTC nahe Ottenschlag,
A-3631, Bundesland Niederösterreich
GZ.: 2023-0.614.053

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 30. August 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

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

Vorwort	3
Einleitung	6
Sachverhalt	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang	7
1.3 Personenschäden	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 17. August 2002 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-Gesetz – 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:	Flugverein
Luftfahrzeughersteller:	Diamond Aircraft Industries
Type/Modell:	DA20-A1
Luftfahrzeugart:	Motorflugzeug
Antriebsart:	Kolbentriebwerk
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	nahe A-3631 Ottenschlag, Niederösterreich
Flugphase:	Reiseflug
Startflugplatz:	Krems (LOAG)
Zielflugplatz:	Krems (LOAG)

Die letzte Nachprüfung des Luftfahrzeugs wurde am 19.06.2002 bei Gesamtbetriebsstunden Zelle: 747:50 und Gesamtbetriebsstunden Motor: 0:00 abgeschlossen. Motorlaufzeit zum Unfallzeitpunkt: 15:00 Stunden.

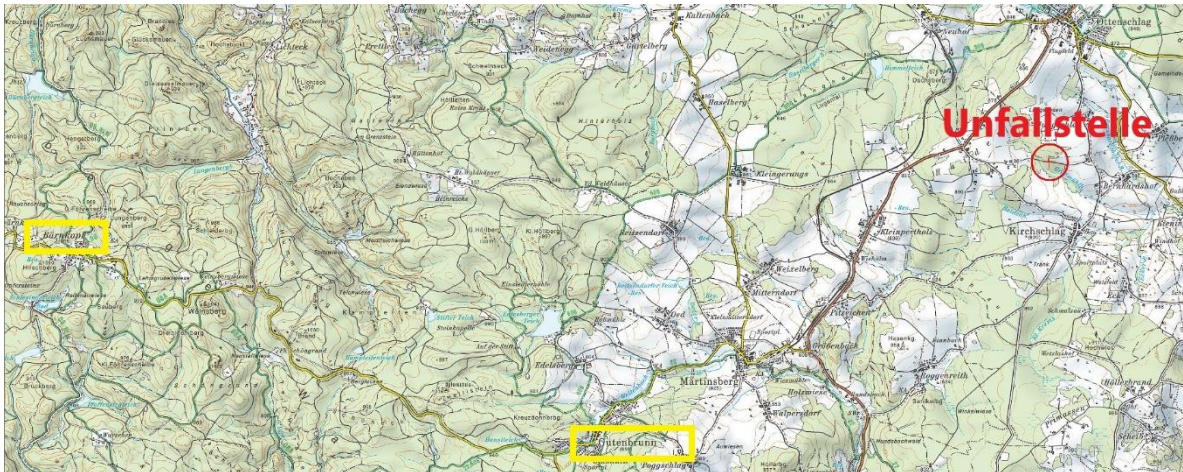
1.2 Hergang

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

Am 17. August 2002 um ca. 07:40 Uhr starteten der Pilot und ein Flugschüler mit dem Luftfahrzeug Diamond DA20-A1 am Flugplatz Krems. Der Flug sollte in Richtung Oberösterreich und zurück nach Krems führen. Gegen 09:20 Uhr, als sich das Luftfahrzeug im Raum Ottenschlag, Bezirk Zwettl, Niederösterreich befand, setzte plötzlich der Motor aus. Es wurde berichtet, dass die Anzeige des Motoröldrucks zwischen den Ortschaften Bärnkopf und Gutenbrunn gegen Null ging, weshalb der nächstgelegene Flugplatz in Ottenschlag zwecks Landung angesteuert werden sollte. In weiterer Folge traten Vibrationen auf und der Propeller kam ruckartig zum Stillstand. Der Pilot landete das

Luftfahrzeug daraufhin südwestlich der Ortschaft Ottenschlag auf einer Wiese. Das Luftfahrzeug kam am Übergang der Wiese zu einer Schotterstrasse zum Stillstand. Bei der Landung und dem Kontakt mit dem Rand der Schotterstrasse wurde das Luftfahrzeug erheblich beschädigt (u.a. brach das Bugfahrwerk durch den Kontakt mit dem gegenüber der Wiese erhöhten Strassenrand). Beide Piloten blieben unverletzt.

Abbildung 1 Unfallstelle



Quelle: Austrian Map, bearb. SUB/ZLF

Abbildung 2 Luftfahrzeug an der Unfallstelle



Quelle: SUB, bearb.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	-	-	-
Schwere	-	-	-
Leichte/Keine	2	-	-

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmk.gv.at

bmk.gv.at/sub