

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Piper PA-19,  
am 29.09.2001, um ca. 17:10 Uhr UTC in Gols (Ried Ungerberg),  
Gemeinde Gols, A-7122, Burgenland  
GZ.: 2023-0.437.447

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 19. Juni 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 .....	7
1.2 Hergang .....	7
1.3 Personenschäden .....	10
1.4 Schäden am Luftfahrzeug .....	10

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Ein Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle traf um ca. 19:25 Uhr am Unfallort ein. 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-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

<b>Betreiber:</b>	Luftfahrtunternehmen
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Piper Aircraft Corp.
<b>Type/Modell:</b>	PA-19
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Motorflugzeug
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	47°54'30"N 016°53'25"E (Endlage des Luftfahrzeugs)
<b>Flugphase:</b>	Queranflug auf den Außenlandeplatz
<b>Startflugplatz:</b>	Podersdorf am See (Außenlandeplatz)
<b>Zielflugplatz:</b>	Gerichtswiese, Gols (Außenlandeplatz)

## 1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen der Luftfahrzeuginsassen in Verbindung mit den Erhebungen der Organe des Gendarmerieposten Gols und der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle bzw. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am Vormittag des 29.09.2001 führte der Pilot des späteren Unfallflugs im Auftrag des Luftfahrzeugbetreibers im Bereich Mönchhof mit einer PA-19 Flüge zur Starenbekämpfung durch. Nach den durchgeführten Arbeitsflügen stellte er das Luftfahrzeug am Außenlandefeld in Gols ab, wo es für die Einsätze am Folgetag stehen blieb.

Darauf folgend ersuchte ihn ein Flugkollege, welcher für das gleiche Luftfahrtunternehmen flog, das spätere Unfallluftfahrzeug, ebenso eine PA-19, für den nächsten Tag bereit zu machen. Der Pilot übernahm daraufhin das spätere Unfallluftfahrzeug und flog dieses nach mehreren Platzrunden in Gols zum Außenlandeplatz in Podersdorf. Dort füllte er in den Motor Öl nach und nahm eine Passagierin auf.

Gemeinsam mit der Passagierin flog er um ca. 17:00 Uhr in Podersdorf ab, um das Luftfahrzeug nach Gols zu überführen und es dort abzustellen. Vor dem Landeanflug wurde der Außenlandeplatz Gols in Reise Flughöhe entgegen der Landerichtung in Richtung 330° überflogen und die Windrichtung wurde anhand eines Windsacks überprüft. Anschließend wurde der Landeanflug eingeleitet. Im linken Queranflug auf den Außenlandeplatz (Landerichtung 150°), kam es laut Aussage der Insassin zu einem Leistungsverlust des Motors. Der Versuch, die Leistung über den Gashebel zu erhöhen, schlug fehl. Das Luftfahrzeug stürzte daraufhin in einen Weingarten nördlich des Außenlandeplatzes.

Das verunfallte Luftfahrzeug ist in Abbildung 1 abgebildet. Die Lage des Unfallorts ist in Abbildung 2 dargestellt.

Der Pilot wurde infolge des Aufpralls leicht verletzt. Die Passagierin zog sich beim Aussteigen aus dem Wrack eine leichte Verletzung zu. Im Weingarten entstand erheblicher Sachschaden. Nach dem Unfall strömte eine unbekannte Menge Kraftstoff aus einer gerissenen Leitung und verunreinigte das Erdreich.

Zum Unfallzeitpunkt war es dunstig mit ca. 18 °C und es herrschte Abenddämmerung.

Der Pilot war Inhaber einer Berufs- und Linienpilotenlizenz und hatte nach eigenen Angaben zum Zeitpunkt des Unfalls eine Gesamtflugerfahrung von ca. 2 400 Flugstunden. In den fünf Jahren vor dem Unfall flog er mehrere Agrarflug-Einsätze (Hagelabwehr und Starenbekämpfung). Auf dem Unfallmuster hatte er ca. 250 Flugstunden.

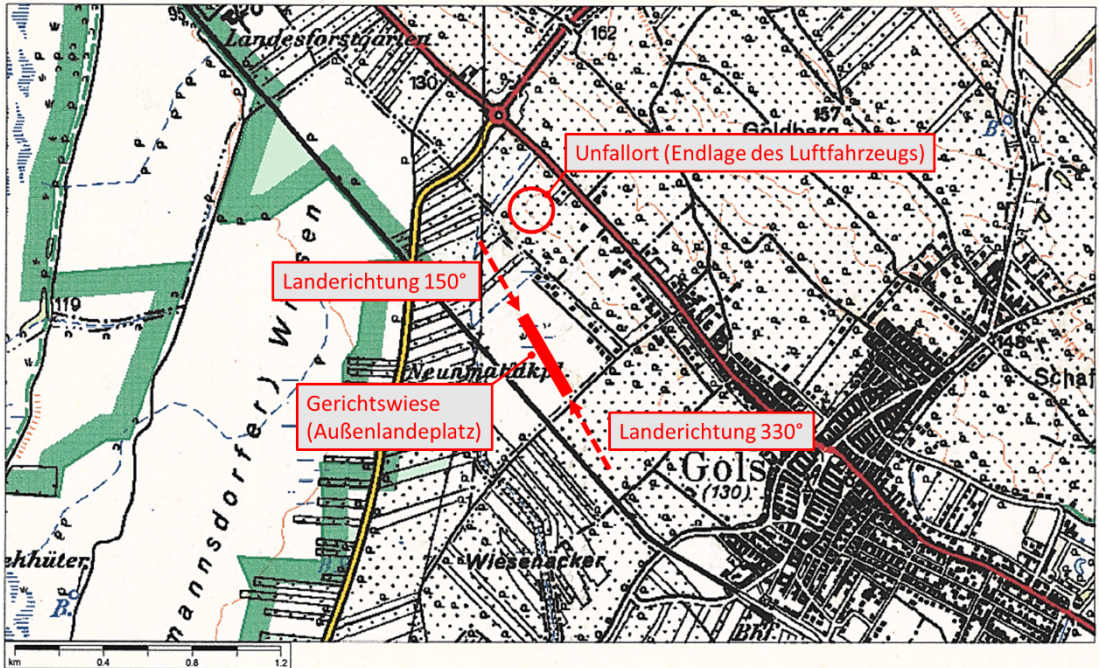


Abbildung 1: Verunfalltes Luftfahrzeug



Quelle: SUB

Abbildung 2: Lage des Unfallorts



Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen, Wien 1999; Bearbeitung: SUB

## 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

## 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

**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)