

# Zwischenbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Rockwell Commander 114A,  
am 24.10.2015, um ca. 09:57 Uhr UTC auf einem Acker,  
Gemeinde Krenstetten, A-3361, Bezirk Amstetten, Niederösterreich  
GZ.: 2024-0.690.409

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2024. Stand: 7. Oktober 2024

## **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:

[bmk.gv.at/impresum/daten.html](https://bmk.gv.at/impresum/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

<b>Vorwort .....</b>	<b>3</b>
<b>Einleitung .....</b>	<b>6</b>
<b>1 Tatsachenermittlung .....</b>	<b>7</b>
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug .....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug .....	8
1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte .....	9
1.6 Geplante Untersuchungsschritte.....	9
<b>2 Sicherheitsprobleme.....</b>	<b>10</b>

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 24. Oktober 2015 um 10:10 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert.

Gemäß Art. 5 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 wurde eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet.

# 1 Tatsachenermittlung

## 1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug

<b>Betreiber:</b>	Verein, Österreich
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Rockwell International General Aviation Div.
<b>Type/Modell:</b>	Rockwell Commander 114A
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Luftfahrzeug schwerer als Luft
<b>Luftfahrzeugkategorie:</b>	Motorflugzeug
<b>Antriebsart:</b>	Hubkolbenmotor
<b>Gewichtsklasse:</b>	0 bis 2 250 kg
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Deutschland
<b>Unfallort:</b>	ca. 4 km östlich der Schwelle der Piste 28 des Flugplatzes Seitenstetten auf einem Acker
<b>Datum und Zeitpunkt:</b>	24.10.2015, ca. 09:57 Uhr UTC
<b>Flugphase:</b>	Außenlandung
<b>Startflugplatz:</b>	Flugplatz Seitenstetten
<b>Zielflugplatz:</b>	Flugplatz Krakau (Polen)

## 1.2 Hergang

Flugverlauf und Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen der Insassen des Luftfahrzeugs in Verbindung mit den Erhebungen des Bezirkspolizeikommandos Amstetten, der Polizeiinspektion Oed und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Der verantwortliche Pilot plante, am 24.10.2015 gemeinsam mit einer weiteren Pilotin, deren Funktion bei diesem Flug nicht bekannt ist, mit einem Motorflugzeug der Type Rockwell Commander 114A vom Flugplatz Seitenstetten in Richtung Krakau zu fliegen. Vor dem Start wurden die erforderlichen Checks durchgeführt, darunter auch die Überprüfung der Magnetzündanlage des Motors.

Der Startvorgang begann um ca. 09:54 Uhr auf der Piste 10. Der Pilot gab an, rechts von der Pistenmittellinie gestartet zu sein, um das Umherfliegen von Teilen (dem Piloten zufolge

handelte es sich vermutlich um Erde), die sich auf der Piste befanden, zu verhindern. Da das Gras rechts neben der Pistenmittellinie aber höher war als in der Mitte, hob er mit dem Luftfahrzeug so früh wie möglich vom Boden ab.

Nach dem Start flog das Luftfahrzeug in geringer Höhe mit steilem Anstellwinkel und einer angezeigten Fluggeschwindigkeit von etwa 65 bis 70 Knoten ohne zu Steigen zwischen Hindernissen und Bäumen hindurch. Als der Pilot bemerkte, dass das Flugzeug nicht weiter steigen würde und vor ihm höhere Bäume auftauchten, von denen er annahm, dass diese nicht überflogen werden konnten, entschied er sich etwa 4 km östlich des Flugplatzes für eine Außenlandung auf einem Acker. Das Bugrad des Flugzeugs knickte beim Aufsetzen auf dem weichen Boden ein und folglich wurden der Propeller und die Tragflächen beschädigt. Personen kamen nicht zu Schaden.

Der Pilot gab nach dem Unfall an, dass der Motor weniger Leistung als üblich lieferte und dass dies auf einen Fehler beim Check der Magnetzündanlage zurückzuführen sei. Er erklärte, dass er nach diesem Check vor dem Flug nicht auf beide Magnetzündanlagen umgeschaltet habe, sondern auf einer verblieben sei, was seiner Meinung nach die reduzierte Motorleistung verursacht habe.

### 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

### 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit des Ackers knickte bei der Außenlandung das Bugfahrwerk ein. In weiterer Folge wurden der Propeller und die Tragflächenspitzen beschädigt.



## 1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Durchführung von Erhebungen im Rahmen der Tatsachenermittlung;
- Erstellung des Entwurfs des Abschlussberichts gemäß Art. 16 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;

Der Entwurf des Abschlussberichts befindet sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Zwischenberichts im Konsultationsverfahren gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und dem Stellungnahmeverfahren im Sinne des § 14 Abs. 1 in Verbindung mit § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005.

## 1.6 Geplante Untersuchungsschritte

- Einarbeitung bzw. Berücksichtigung der eingelangten Stellungnahmen in den Untersuchungsbericht, sofern diese zutreffend sind;
- Herausgabe des Untersuchungsberichts im Sinne des Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;

## 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@bmk.gv.at](mailto:fus@bmk.gv.at)

[bmk.gv.at/sub](https://bmk.gv.at/sub)