

Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Cessna FRA 150L
am 21. Oktober 2005, um ca. 07:20 Uhr UTC,
ca. 1 km östlich des Flugplatzes St. Georgen am Ybbsfeld
Gemeinde St. Georgen am Ybbsfeld, A-3304, Bundesland Niederösterreich
GZ.: 2023-0.675.425

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2023. Stand: 25. September 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/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 21.10.2005 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-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:	Flugverein
Luftfahrzeughersteller:	Reims Aviation
Type/Modell:	Cessna FRA 150L
Luftfahrzeugart:	Motorflugzeug
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Hametholz, N 48° 06'; E 014° 57' 50" ca. 315 m über dem Meer
Flugphase:	Steigflug
Startflugplatz:	St. Georgen am Ybbsfeld (LOLG)

1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Augenzeugen in Verbindung mit den Erhebungen der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle und der Gendamerie wie folgt rekonstruiert:

Am Morgen des 21. Oktober 2005 beabsichtigte der Pilot des Motorflugzeuges Cessna FRA 150L, einen Überstellungsflug von St. Georgen/Ybbsfeld/NÖ nach Trieben/Stmk zum dort ansässigen Wartungsbetrieb vorzunehmen. Zu diesem Zweck traf er sich um 06:30 Uhr mit dem Betriebsleiter am Flugplatz. Wegen des vorherrschenden Schlechtwetters wurde der Start zunächst mehrfach verschoben. In weiterer Folge gab der Pilot gegenüber dem Betriebsleiter an, dass er, sobald sich die Wetterlage verbessert, den Flug durchführen werde.

Um etwa 07:10 Uhr bemerkte der Betriebsleiter, dass der Pilot trotz des starken Nebels von der Piste 04 startete. Bereits kurz darauf geriet das Luftfahrzeug in Wolken und war für den Betriebsleiter vom Boden aus nur noch schemenhaft zu sehen. Ein weiterer Zeuge gab an, dass er kurz nach dem Start „wellenartige“ Motorengeräusche wahrgenommen hat, die seiner Meinung nach auf ein Steigen und Sinken des Luftfahrzeuges schließen ließen. Er gab außerdem an, dass er das Luftfahrzeug aufgrund des starken Nebels nur für einen

Augenblick sehen und hinsichtlich der Motorenleistung des Luftfahrzeuges keine Veränderung feststellen konnte. Nachdem sich die wellenartigen Geräusche sieben bis acht Mal wiederholten, hörte der Zeuge einen lauten Knall. Auch der Betriebsleiter konnte ab diesem Zeitpunkt den Piloten nicht mehr über Funk erreichen und keinerlei Motorengeräusche wahrnehmen. Um ca. 07:20 Uhr war deshalb davon auszugehen, dass das Luftfahrzeug abgestürzt war.

Obwohl der Betriebsleiter die Rettungskette sofort in Gang setzte, konnte das Luftfahrzeug aufgrund der schlechten Wetterlage erst um ca. 08:32 Uhr im Bereich eines bewaldeten Gebietes lokalisiert werden. Der Pilot erlitt bei dem Unfall tödliche Verletzungen, das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Abbildung 1 Absturzstelle



Quelle: BEV bearb. SUB/ZLF

Die Absturzstelle ist in der Karte rot markiert.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1		
Schwere			
Leichte/Keine			

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

bmk.gv.at/sub