



## ZWISCHENBERICHT

### FLUGUNFALL MIT DEM Motorflugzeug der Type Cessna 414

am 30. 9. 2012  
um ca. 04:58 Uhr im  
Gemeindegebiet von Ellbögen,  
Bezirk Innsbruck Land, Tirol

GZ. BMVIT-85.187/0001-IV/BAV/SUB/ZLF/2013



#### Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Fachbereich Zivilluftfahrt

Die Untersuchung erfolgte in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl.Nr. 123/2005 in der geltenden Fassung. Zweck der Untersuchung 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. Zur weitgehenden Wahrung der Anonymität der an dem Unfall oder der schweren Störung beteiligten natürlichen oder juristischen Personen unterliegt der Untersuchungsbericht inhaltlichen Einschränkungen.

Bei den verwendeten personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

Wenn nicht anders angegeben sind Sicherheitsempfehlungen an die Stellen gerichtet, die für die in der Empfehlung angesprochenen Belange zuständig sind.

Die Entscheidung darüber, welche Maßnahmen tatsächlich zu treffen sind, liegt bei diesen Stellen.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit – 2 Stunden).

Am Unfalltag startete der Pilot mit einer Cessna 414 um 04:58 UTC mit sieben Passagieren an Bord vom Flughafen Innsbruck zu einem Sichtflug nach Valencia. Am Flughafen Innsbruck herrschten dabei Sichtflugwetterbedingungen. Nach dem Start auf der Piste 26 flog der Pilot in einen linken Gegenabflug und anschließend in das Wipptal Richtung Brenner ein. Im Gemeindegebiet von Ellbögen kollidierte das Luftfahrzeug mit ansteigendem Gelände. Es brach ein Brand aus. Der Pilot und fünf Passagiere erlitten tödliche Verletzungen, zwei Passagiere wurden schwer verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

Die Untersuchungen ergaben, dass im Bereich der Unfallstelle Instrumentenflugbedingungen herrschten. Zeugen innerhalb und außerhalb des Luftfahrzeuges konnten den erfolgten Einflug dieses Luftfahrzeuges in Instrumentenflugbedingungen bereits vor der Unfallstelle bestätigen.

Das zweimotorige Luftfahrzeug hatte eine amerikanische Staatszugehörigkeit und war auf ein amerikanisches Unternehmen eingetragen. Die eingebaute, bzw. mitgeführte Instrumentierung ermöglichte Flüge in Instrumentenflugbedingungen. Das Luftfahrzeug war zum Unfallzeitpunkt mit ca. 400 kg überladen.

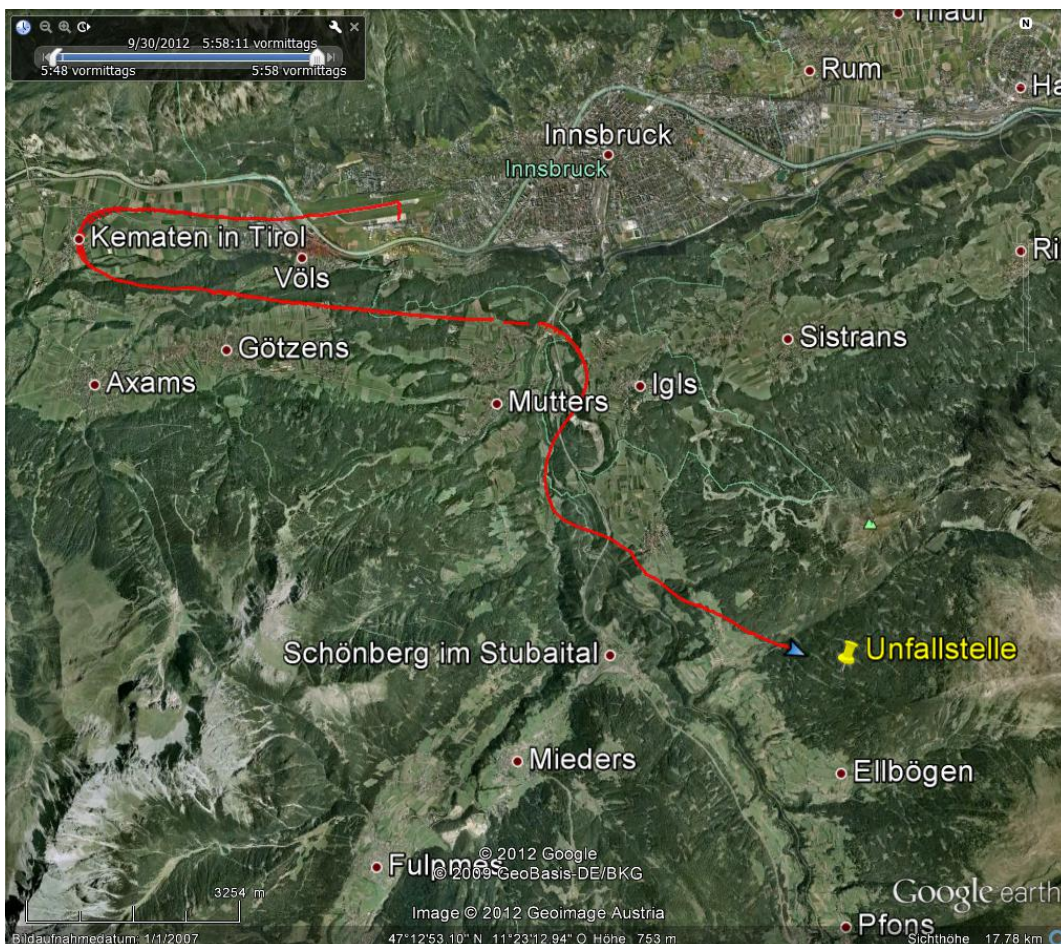
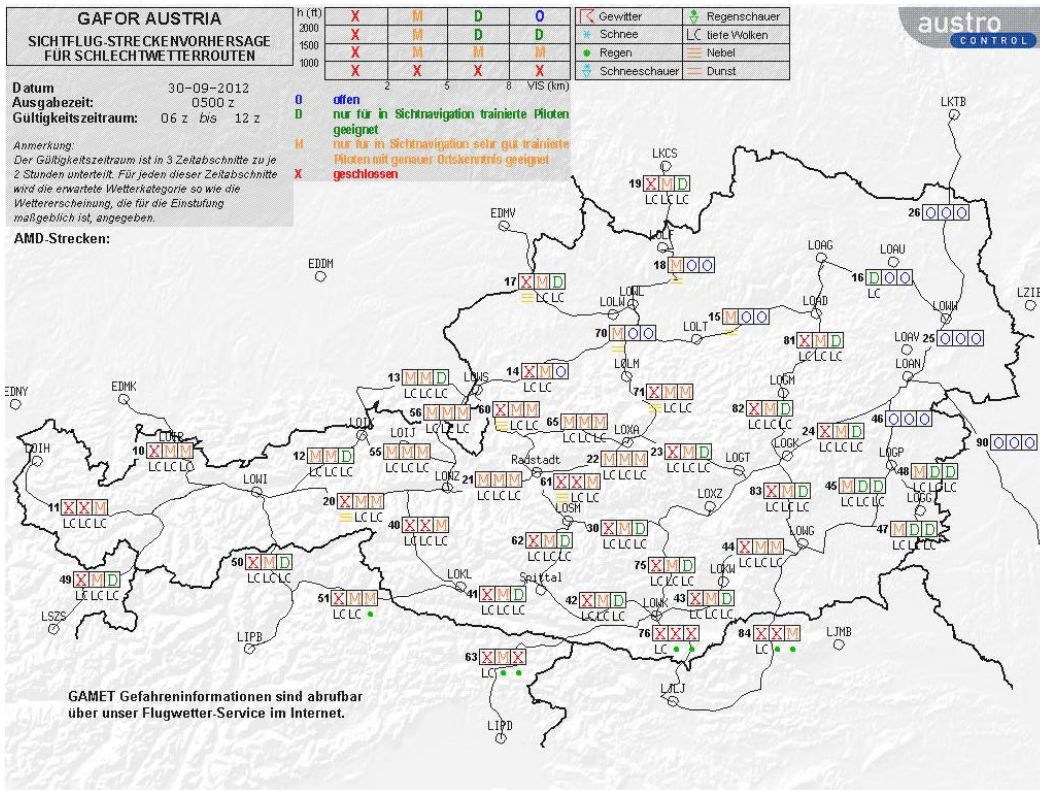
Der Pilot war im Besitz eines JAR Privatpilotscheines ohne Instrumentenflugberechtigung sowie eines US FAA Privatpilotscheines der auf Grund seines JAR Scheines ausgestellt wurde. Bei der Gesamtflugerfahrung des Piloten ist von einer Gesamtflugzeit von ca. 10.000 Stunden auszugehen. Er war im Besitz eines gültigen fliegerärztlichen Tauglichkeitszeugnisses 2. Klasse.

Bei der durchgeführten Obduktion des Piloten wurden keinerlei vorbestandene gesundheitlichen Beeinträchtigungen festgestellt, die als unfallkausal oder als relevanter Unfallfaktor einzustufen wären.

Da die Erstuntersuchungen auch ergaben, dass vorbestandene technische Mängel für den Verlauf des Unfallfluges und den Unfallhergang ein Faktor gewesen sein könnten wurden weitere Untersuchungen durchgeführt.

Trotz dieser umfangreichen und detaillierten Untersuchungen wurden bis dato keinerlei Hinweise auf vorbestandene technische Mängel des Luftfahrzeuges festgestellt die als unfallkausal oder als relevanter Unfallfaktor einzustufen wären.

Wien, am 30.9.2013  
Bundesanstalt für Verkehr  
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes  
Fachbereich Zivilluftfahrt



© Google Earth  
Bild: MLAT Aufzeichnung des Unfallfluges