

# Untersuchungsbericht

CX019-0/06  
Januar 2008

Der Untersuchungsbericht wurde gemäß § 18 FIUUG summarisch abgeschlossen, d.h. ausschließlich mit Darstellung der Fakten.

## Identifikation

Art des Ereignisses:	Unfall
Datum:	26. November 2006
Ort:	Rieden/Tödtenried
Luftfahrzeug:	Flugzeug bis 2000 kg
Hersteller / Muster:	Amateurbau / Glasair SHA
Personenschaden:	eine Person getötet, eine Person schwer verletzt
Sachschaden:	Luftfahrzeug zerstört
Drittschaden:	geringer Flurschaden
Informationsquelle:	Untersuchung durch BFU

Anflug auf Augsburg, weil sich die Wetterbedingungen zum Weiterflug nach seiner Einschätzung deutlich verschlechtert hatten. Er informierte die Luftaufsicht darüber um 16:11 Uhr und schaltete entsprechend der Anweisung den Transponder auf Code 4401. Aus einer Flughöhe von 3600 ft begann das Luftfahrzeug anschließend zu sinken und flog dabei in Richtung Süden. Ca. 90 Sekunden später fragte die Luftaufsicht Augsburg, ob es beabsichtigt sei nach Süden zu fliegen. Dies bestätigte der Pilot und erklärte, dass er nach einer Rechtskurve südlich der Kontrollzone den Platz anfliegen werde. Gegen 16:14 Uhr kollidierte das Luftfahrzeug 15 Kilometer südöstlich des Flugplatzes mit Bäumen eines Waldes in der Nähe von Rieden/Tödtenried. Der Luftfahrzeugführer wurde dabei tödlich verletzt. Der Fluggast überlebte schwer verletzt. Er war beim Zerlegen des Luftfahrzeuges herausgeschleudert worden. Das Flugzeug wurde beim Aufprall zerstört.

## Sachverhalt

### Ereignisse und Flugverlauf

Der Luftfahrzeugführer und ein Fluggast starteten gegen 15:35 Uhr<sup>1</sup> vom Flugplatz Zell am See in Österreich mit einem zweisitzigen Flugzeug Glasair SHA zu einem Sichtflug nach Donauwörth. Nach einer Flugzeit von ca. 33 Minuten nahm der Pilot mit der Luftaufsicht in Augsburg Kontakt auf. Er erkundigte sich nach den Wetterbedingungen am Platz und erklärte seine Absicht nach Nördlingen zu fliegen, wenn die Wetterbedingungen es zulassen würden. Zwei Minuten später entschloss sich der Pilot zum

### Angaben zu Personen

Der Luftfahrzeugführer war seit dem Jahr 2000 im Besitz einer deutschen Lizenz und flog das Muster seit August 2004 mit einer amerikanischen Lizenz. Seine Gesamtflugerfahrung betrug ca. 550 Flugstunden. Neben einer CVFR- Berechtigung war er im Besitz einer Kunstflugberechtigung.

### Angaben zum Luftfahrzeug

Das einmotorige Flugzeug Glasair SHA wurde als Amateurbau mit amerikanischer Zulassung geflogen. Es war mit dem Triebwerk Lycoming IO-320-E2A und mit einem MT-Propeller MTV-18-C/175-36 ausgerüstet und verfügte über ein festes Fahrwerk.

<sup>1</sup> Alle angegebenen Zeiten, soweit nicht anders bezeichnet, entsprechen Ortszeit

#### Meteorologische Informationen

Der Flug wurde unter Sichtflugbedingungen begonnen. In den Wettervorhersagen wurde auf die Gefahr von Nebelbildung im Zielbereich verwiesen. Zeugenaussagen am Unfallort beschreiben den Aufzug von Bodennebel zur Unfallzeit mit Sichtweiten unter 100 m. Satellitenaufnahmen der Region um Augsburg zeigen deutliche Abdeckungen des Geländes mit dichtem Nebel.

#### Funkverkehr

Der Funkverkehr zwischen dem Flugzeugführer und der Luftaufsicht Augsburg wurde auf der Frequenz 120,65 MHz geführt. Eine Tonbandumschrift liegt vor.

#### Flugdatenaufzeichnung

Aus der Radaraufzeichnung der DFS konnte der Flugweg der Glasair SHA auf den Flugplatz Augsburg rekonstruiert werden.

#### Unfallstelle und Feststellungen am Luftfahrzeug

Die Unfallstelle lag in einem Waldgebiet ca. 1,5 km südwestlich von Rieden in 1500 ft. Der Nadelwaldbestand hatte eine Höhe von mehr als 25 m. Das Luftfahrzeug geriet mit hoher Geschwindigkeit im flachen Winkel in den Baumbestand, zertrümmerte einen 60 cm dicken Baumstamm und kam nach 30 m in seine Endlage.

Bei der technischen Untersuchung wurden keine Mängel am Luftfahrzeug festgestellt. Kraftstoffreste wurden an der Unfallstelle vorgefunden. Vor der Kollision mit den Bäumen hatten sich keine Teile vom Luftfahrzeug abgelöst.

#### Brand

Es entstand kein Brand.

Untersuchungsführer	Stahlkopf
Mitwirkung	Wolf