



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges D-ELDY Falcon F8L IV

vom 9. April 1971

Flugfeld Ascona

Sitzung der Kommission

17. März 1972

S C H L U S S B E R I C H T

der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges D-ELDY Falcon F8L IV

vom 9. April 1971

Flugfeld Ascona

0. ZUSAMMENFASSUNG

Am Karfreitag, den 9. April 1971, um 1155 Uhr¹ war ein Fussgänger im Begriff, die Piste 17/35 des Flugfeldes Ascona zu überqueren, als gleichzeitig der Pilot mit dem Flugzeug D-ELDY auf der Piste 17 landete.

Der Fussgänger wurde vom rechten Flügel des rollenden Flugzeuges am Kopf getroffen und auf der Stelle getötet.

Der Pilot und sein Passagier blieben unverletzt. Das Flugzeug wurde leicht beschädigt.

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Fussgänger beim Überqueren der Piste das landende Flugzeug zu spät wahrnahm und für den Piloten keine Zeit mehr zur Verfügung stand, die Kollision mit dem Fussgänger zu vermeiden.

1. UNTERSUCHUNG

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 6. Dezember 1971 an den Kommissionspräsidenten abgeschlossen am 28. Januar 1972.

Die Untersuchung wurde in Zusammenarbeit mit der Tessiner Kantonspolizei, Polizeiposten Locarno, durchgeführt.

Zuständige kantonale Behörde: Procuratore Pubblico Sopracenerino, Bellinzona.

2. ELEMENTE

¹ alle Zeitangaben MEZ

21. Beteiligte

211. Pilot : Jahrgang 1919, deutscher Staatsangehöriger

Inhaber des deutschen Luftfahrerscheines für Privatflugzeugführer, ausgestellt vom Regierungspräsidium Südbaden, BRD, am 12. Mai 1964, gültig bis 7. Juli 1972.

Mustereintragung: alle einmotorigen Landflugzeuge bis 2'000 kg höchstzulässiges Fluggewicht. Als 2. Pilot für Flugzeugmuster (Land) bis zu 5'700 kg.

Spezialvermerk: Muss Brille tragen und Ersatzbrille bei sich tragen.

Beginn der fliegerischen Ausbildung: 1965 in München.

Gesamte Flugerfahrung: 360 Std. mit 447 Landungen, wovon in den letzten 3 Monaten 7 Std. mit 11 Landungen.

212. Passagier : Jahrgang 1950, deutsche Staatsangehörige

Keine fliegerischen Ausweise.

213. Verunfallter Fussgänger : † Jahrgang 1908

Inhaber des Führerausweises für Privatpiloten ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 18. Mai 1954, gültig bis 1. April 1972.

Beginn der fliegerischen Ausbildung: 1953

Gesamte Flugerfahrung: 1'275 Std. mit 2'016 Landungen.

Letzte fliegerärztliche Untersuchung: 16. März 1971 Resultat: tauglich.

22. Flugzeug D-ELDY

Eigentümer und Halter:

beteiligter Pilot

Hersteller und Muster:

Laverda SpA. Trento,
Italien, Falcon F8L IV

Charakteristik:

einmotoriger, zweisitziger
Tiefdecker mit Bugrad (für
Reiseflug und Training) in
Mischbauweise mit
einziehbarem Fahrwerk

Verkehrsbewilligung:

gültig bis 12. August 1971

Farbe: dunkelgrau
Baujahr und Werknummer der Zelle: 1964 / Nr. 403
Motor: Lycoming O-320-B3, 160 PS,
Nr. 5932-39
Propeller: Hartzel HC-C2YL-1, Nr. AX-
10
Betriebszeit bis zum Unfall: Zelle und Motor 369 Std. 19
min.
Landerollstrecke: ca. 250 m
Das Flugzeug war mit einem VHF ausgerüstet.

23. Gelände (AIP Schweiz LSZD-VAL 5, AGA 3-1-1)

Flugfeld Ascona, Hartbelagpiste 625 x 20 m, Höhe 200 m/M Piste
17/35.

Der Unfall ereignete sich auf der Piste des Flugfeldes Ascona,
152 m von der weissen Pistenschwelle 17 entfernt.

24. Wetter im Raume Ascona

(Bericht der Schweizerischen Meteorologischen Zentralanstalt)

Grundlagen: Routinebeobachtungen von 12.45 Uhr von
Locarno-Magadino und Locarno-Monti

Bewölkung: 2-4/8 Cumulus, Basis 1800-2100 m/G

Sicht: 10 km

Wind, Temperatur und relative Feuchtigkeit:

aus Sektor Süd bis West, 2-4 kts, +
19°C 45 %

Turbulenz: keine nennenswerte Turbulenz in
Bodennähe

Luftdruck: auf Meereshöhe 1013 mb,
in 200 m/M 990 mb

Sonnenstand: Elevation 50°
Azimut 170

3. UNFALLHERGANG

31. Am 9. April 1971 startete der Pilot in Begleitung einer Passagierin, die auf dem rechten Sitz vorne sass, mit seinem Flugzeug D-ELDY um 1002 Uhr in München, BRD, zu einem VFR-Flug nach Ascona. Über Bellinzona nahm er mit dem Flugfeld Ascona Funk-Kontakt auf. Es wurde ihm mitgeteilt, Piste 17 sei in Betrieb und es herrsche von rechts ein Wind mit ca. 3 kt.

32. Wenige Minuten später überflog der Pilot das Flugfeld, drehte dann in Richtung Locarno und schickte sich zur Landung an. Von der Flugplatzfunkdienststelle erhielt er die Mitteilung, es sei noch ein anderer Flugzeug im Anflug, weshalb er sich in zweite Position zu begeben habe. Als er im Final war, stellte er fest, dass das vom Funkdienst gemeldete erste Flugzeug sich noch auf der Piste befand. Auf das hin teilte er dem Bodenfunkdienst mit, er werde wieder Höhe gewinnen und über dem Langensee in 400 m/M eine Volte fliegen.

33. Bevor er zum Landeanflug ansetzte, sah er bei der Piste 17 ein Flugzeug in Bewegung, welches sich zum Start anschickte. Er entschloss sich, von sich aus, erneut zum Abbruch des Landemanövers und holte zu einer neuen Volte aus. In dieser Phase erhielt er die Mitteilung, er solle auf einer Höhe von 400 m bleiben, weil ein Flugzeug im Landeanflug sei. Der Pilot holte daraufhin weiter aus, bis das gemeldete Flugzeug gelandet war und die Piste verlassen hatte. Wenige Minuten später teilte er der Flugplatzfunkdienststelle mit, er setze wieder zur Landung an. Diese Meldung wurde bestätigt. Die Piste war frei und der Pilot setzte das Flugzeug im Bereich zwischen dem weissen Strich und der nachfolgenden Linie mit gelber Farbe auf (s. Beilage). In diesem Moment sah er in etwa 50 m Entfernung einen Fussgänger, der sich anschickte, die Piste von rechts nach links zu überqueren. In diesem Augenblick betrug die geschätzte Geschwindigkeit ca. 100 km/h. Der Fussgänger blickte, nach Wahrnehmung des Piloten, Richtung See.

34. Der verunfallte Fussgänger hielt sich ferienhalber mit seiner Familie in Ascona auf. Seine Eigentumswohnung befindet sich westlich des Flugfeldareals Ascona. Am Unfalltag verliess er etwa um 1150 Uhr seine Wohnung mit der Absicht, sich

zu dem gegenüberliegenden Flugplatz-Restaurant zu begeben. Das Flugfeldareal ist westlich der Piste mit einem Zaun abgegrenzt. Auf der Höhe des Haupthangars befindet sich in der Umzäunung ein kleines Tor, von welchem ein Pfad in westlicher Richtung zur nächstgelegenen Strasse führt. Statt den Flugplatz zu umgehen, benutzte der Fussgänger den Durchgang mit dem kleinen Tor, um die Piste zu überqueren. An der Umzäunung beim Tor hängt eine Tafel mit der Aufschrift "VIETATO L'INGRESSO" und "EINTRITT VERBOTEN".

35. Als der Fussgänger das Flugfeldareal betrat, befanden sich zwei 13-jährige Zwillingenbrüder an der Umzäunung beim Tor, welche dem Flugbetrieb zuschauten. Sie hatten das Flugzeug D-ELDY gesehen, verloren es für kurze Zeit aus den Augen, sahen es dann aber wieder im Landeanflug aus Richtung Locarno. Auf das hin schrien sie dem Fussgänger mehrere Male: "Achtung, Achtung" zu, um ihn auf das landende Flugzeug aufmerksam zu machen. Anscheinend überhörte der Fussgänger diese Rufe, weil auf der anderen Seite der Piste gegen den Hangar zu ein Flugzeug mit laufendem Motor erheblichen Lärm machte. Es handelte sich um das Schulflugzeug HB-OCP, das kurze Zeit vorher gelandet war, von der Piste wegrollte und vor dem Hangar anhielt, um die Landung des Flugzeuges D-ELDY abzuwarten. Der Pilot dieses Flugzeuges sah den Fussgänger die Piste in diagonaler Richtung gegen das Restaurant hin überschreiten. Nach seiner Wahrnehmung achtete sich der Fussgänger nicht darauf, ob die Piste frei war. Der Pilot realisierte die grosse Gefahr und gab wiederholt Gasstösse, um die Aufmerksamkeit des Fussgängers auf sich zu ziehen.

Auch weitere Zeugen versuchten den Fussgänger durch Zurufe auf die unmittelbare Gefahr aufmerksam zu machen, jedoch ohne Erfolg.

36. Übereinstimmend wird von sämtlichen Zeugen und auch vom beteiligten Piloten erklärt, dass der Fussgänger im letzten Moment die Gefahr erkannte. Er warf sich auf die Knie, um so dem Zusammenstoss zu entgehen, jedoch zu spät. Er wurde von der Flügelunterseite des rechten Flügels am Kopf getroffen.

4. SCHÄDEN

41. Der Fussgänger wurde getötet.

42. Das Flugzeug wurde leicht beschädigt.

5. SPÄTERE FESTSTELLUNGEN

51. Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte dafür, dass sich der Pilot am Unfalltag nicht in guter gesundheitlicher Verfassung befunden hätte.

52. Die Untersuchung ergab auch keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitliche Störungen des Fussgängers zur Zeit des Unfalles. Die tödlichen Verletzungen am Kopf wurden durch den Hauptholm des rechten Flügels verursacht.

53. Der Fussgänger trug im Zeitpunkt des Unfalles ein gelbes Hemd und eine grau-blaue Hose.

54. Im Prüfungsbericht 70/58 des Flugzeuges D-ELDY ist folgender Vermerk eingetragen:

"Bis zum 1.1.71 ist gemäss NfL II 129/69 eine Zusammenstosswarnlichtanlage vorzusehen."

Im Zeitpunkt des Unfalles war diese Anlage nicht montiert.

55. Die Untersuchung ergab, dass das Flugzeug beim Unfallflug sich in flugtüchtigem Zustand befand.

56. Das visuelle Erkennen des Flugzeuges D-ELDY im Anflug auf Piste 17 war sehr erschwert wegen seiner dunkelgrauen Farbe. Es hob sich vom Hintergrund infolge der im Zeitpunkt des Unfalles herrschenden Beleuchtung schlecht ab.

57. Der Flugplatzchef von Ascona bestätigt, dass der Fussgänger berechtigt war, die Piste des Flugfeldes Ascona, auf eigenes Risiko und Gefahr hin, zu überqueren. Er war mit dem Platzbetrieb durchaus vertraut, weil er auch mit seinem Flugzeug das Flugfeld Ascona regelmässig benützte.

6. DISKUSSION

61. Der Pilot war im Besitze eines gültigen Führerausweises.

62. Das Flugzeug D-ELDY war ordnungsgemäss zugelassen.

63. Der Fussgänger war berechtigt, das Flugfeld zu Fuss zu überqueren. Als erfahrener Pilot war er sich zweifellos der Gefahr, die Piste zu überschreiten, bewusst. Es muss angenommen werden dass ihm das landende Flugzeug infolge des Tarneffektes von Farbe, Gelände und Beleuchtung entging. Seine Aufmerksamkeit wurde möglicherweise durch die für ihn durch den Motorenlärm unverständlichen Zurufe von Zeugen und durch den Motorenlärm des Flugzeuges HB-OCP abgelenkt. So wäre erklärlich, dass er im entscheidenden Moment nicht Richtung Anflug geblickt hat. Ob die im Zeitpunkt des Unfalles noch nicht montierte Zusammenstosswarnlichtanlage (z.B. rotating beacon) am Flugzeug D-ELDY daran etwas geändert hätte, muss dahingestellt bleiben.

64. Das gelandete Flugzeug wurde vom Fussgänger erst im letzten Augenblick wahrgenommen. Seine Reaktion, zu Boden zu gehen, war richtig, jedoch zu spät erfolgt.

65. Der Pilot nahm den Fussgänger erst wahr, als er mit seinem Flugzeug aufgesetzt hatte. In diesem Moment war die Kollision unvermeidbar. Es blieben ihm knapp 2 Sekunden um zu reagieren, wobei er in dieser Zeit auch noch die Reaktion des Fussgängers in seine Überlegungen mit einzubeziehen hatte.

7. SCHLUSS

Die Kommission gelangt einstimmig zu folgendem Schluss:

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Fussgänger beim Überqueren der Piste das landende Flugzeug zu spät wahrnahm und für den Piloten keine Zeit mehr zur Verfügung stand, die Kollision mit dem Fussgänger zu vermeiden.

Bern, den 17. März 1972

Ausgefertigt am 21. März 1972

Ähnlicher Fall in den letzten 5 Jahren:

HB-768, 12.10.1968, La Chaux-de-Fonds (Schlussbericht Nr. 518)

D-ELDY PILOT :
 VERUNFALLTER :
 VOM 9.4.71 AUF DEM
 FLUGFELD ASCONA

