



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges "Bölkow-Junior" Bö 208 C, HB-UXV

vom 4. März 1973

beim Flugfeld Bad Ragaz

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 4. Mai 1973 an den Kommissionspräsidenten am 14. Juni 1973 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Sonntag, 4. März 1973, nachmittags, absolvierte der Pilot Landetraining ohne Passagiere mit dem "Bölkow- Junior" Bö 208 C, HB-UXV, auf dem Flugfeld Bad Ragaz. Nach einer kurzen Pause startete er um 1705 Uhr MEZ mit einem Passagier zu weiteren 2-3 Platzrunden auf dem gleichen Flugzeug.

Start, Steigflug und Downwind verliefen normal. Nach der Landekurve stellte der Pilot fest, dass sein Anflug etwas zu hoch geriet. Er fuhr deshalb frühzeitig die Landeklappen voll aus, reduzierte die Motorleistung und führte einen steilen Sinkflug durch. Kurz vor dem Abflachen wurde die Aufmerksamkeit des Piloten durch 2 Passanten auf einem Feldweg neben der Anflugachse gefangen genommen. Er unterliess es, die Gleitwinkelkorrektur rechtzeitig zu beenden und flachte erst knapp über dem Boden ab.

Das Flugzeug setzte rund 235 m vor der Pistenchwelle 30, genau in der Pistenachse, auf einem Schneefeld auf; der Aufprall erfolgte in beinahe horizontaler Fluglage. Das Bugrad knickte sofort ein, und das Flugzeug überschlug sich im tiefen Schnee. Es blieb um 1709 Uhr, rund 90° abgedreht, auf dem Rücken liegen, ohne in Brand zu geraten.

#### SCHÄDEN

Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde zerstört. Kein Drittschaden.

#### BEFUNDE

- Der Pilot, geboren 1930, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Privatpiloten mit Bewilligung für Flugzeuge mit Landeklappen. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 140:15 h, wovon rund 75 h auf dem Unfallmuster. In den letzten 3 Monaten flog er 3:39 h, alle auf dem Unfallflugzeug.

- Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für irgendwelche gesundheitliche Störungen des Piloten zur Zeit des Unfalles.
- In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keinerlei Vorkommnisse des Piloten verzeichnet.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und für den Verkehr zugelassen. Es liegen keine Hinweise für vorbestandene technische Mängel vor.
- Gewicht und Schwerpunkt lagen beim Unfall innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Wetter: schön und windstill. Sicht allgemein gut, keine Blendung durch die Sonne. Diffuse Beleuchtung über dem bereits im Schatten liegenden schneebedeckten Boden.
- Gemäss Aussage des Piloten und von Zeugen überflog das Flugzeug im Endanflug den Hügel "Bühl", der sich rund 35 m über die Pistenkote erhebt und rund 400 m vor der Pisten-schwelle 30 liegt, etwas zu hoch und in einem steilen Sinkflug.

#### BEURTEILUNG

Der Pilot drehte offensichtlich zu hoch in den Endanflug ein. Die angebrachte Korrektur des Gleitwinkels war gross, so dass ein steiler Gleitflug resultierte.

Im kritischen Augenblick - das Flugzeug erreichte wieder den normalen Gleitwinkel - liess sich der Pilot aussagegemäss durch zwei zufällige Passanten am Boden ablenken. Inwiefern sich der Pilot in der effektiven Höhe über dem schneebedeckten Boden verschätzte, muss offenbleiben. Es ist jedoch bekannt, dass die Höhe über einem Schneefeld, speziell nach dem Übergang von der Sonne in den Schatten und bei diffuser Beleuchtung, schwierig abzuschätzen ist.

#### URSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- zu spätes Abflachen eines bewusst steilen Endanfluges infolge Ablenkung des Piloten durch ein nichtfliegerisches

Ereignis sowie eventuell durch Verschätzen in der Höhe bei  
diffuser Beleuchtung.

Bern, den 22. September 1973