



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna F 177 RG, HB-CDK

vom 9. März 1974

auf dem Flugfeld Bad Ragaz

Summarisches Verfahren

EIDG. BÜRO FÜR
FLUGUNFALLUNTERSUCHUNGEN

UNTERSUCHUNGSBERICHT

LUFTFAHRZEUG Cessna F 177 HB-CDK
HALTER) verunfallter Pilot
EIGENTÜMER " "

PILOT Jahrgang 1930
AUSWEIS Führerausweis für Privatpiloten vom
7.12.1971
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 187:29	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 14:35
MIT DEM UNFALLMUSTER 30:40	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 14:35

ORT Flugfeld Bad Ragaz
KOORDINATEN --- **HÖHE ü/M** 493 m
DATUM UND ZEIT 9. März 1974, 1145 Uhr MEZ

BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Bauchlandung

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT			
NICHT VERLETZT	1	1	

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG

Leicht beschädigt
(Propeller, Motor)

SACHSCHADEN DRITTER

Keiner

FLUGVERLAUF

Am 9.3.1974 startete der Pilot um 1106 Uhr MEZ mit seinem Flugzeug HB-CDK und einem Passagier auf Piste 30 zu einem privaten Rundflug Bad Ragaz - Flums - Weisstannental - Brauwald - Flims - Chur - Bad Ragaz, nachdem er vorher als Training zwei Platzrunden durchgeführt hatte.

Bei der Rückkehr überflog er den Platz nochmals, um die Windrichtung festzustellen. Da offenbar keine eindeutige Windrichtung feststellbar war, entschloss sich der Pilot für einen Anflug auf Piste 30. Die Funkstation war nicht besetzt.

Im Final Piste 30 bemerkte der Pilot nach eigenen Angaben eine Föhntendenz (Rückenwind); er hielt eine Landung für nicht zweckmässig und leitete einen Overshoot ein.

Nach dem Overshoot entschloss sich der Pilot zur Landung auf Piste 12.

In der Sarganser Ebene soll heftige Turbulenz geherrscht haben.

Im Anflug wurden zwei Zeugen, welche sich beim Hangar (Pistenanfang 12) befanden, auf das nicht ausgefahrene Fahrwerk aufmerksam. Sie versuchten durch Handzeichen den Piloten darauf aufmerksam zu machen, wurden aber von ihm nicht gesehen.

Im Final, unmittelbar vor der Pistenschwelle, bemerkte der Pilot auf Grund der rot leuchtenden Fahrwerkklampe, dass das Fahrwerk eingefahren war.

Er entschloss sich deshalb für eine Bauchlandung auf dem Gras und setzte ca. 180 m nach dem Pistenanfang 12 und ca. 1 m vom linken Pistenrand entfernt auf.

Das Flugzeug rutschte ca. 116 m aus und kam 4 m vom linken Pistenrand entfernt zum Stehen.

BEFUNDE

- Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis für Privatpiloten, mit den Eintragungen für beschränkte Radiotelefonie, Landeklappen, Verstellpropeller und einziehbares Fahrwerk.
- Dem Untersuchungsleiter sind keine für das Unfallgeschehen

relevanten gesundheitlichen Störungen bekannt geworden.

- In den Akten des Eidg. Luftamtes sind in den letzten 5 Jahren weder Unfälle noch sonstige Vorkommnisse verzeichnet.
- Das Flugzeug war zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab, dass das Fahrwerkwarnhorn nicht funktionierte.
- Es herrschte Föhn mit Turbulenz.

BEURTEILUNG

Der Pilot hatte vergessen, das Fahrwerk auszufahren, weil er offenbar durch das Umdisponieren von Piste 30 auf Piste 12 sowie durch die heftige Turbulenz in der Sarganser Ebene etwas in Druck geraten war.

Da das Fahrwerkwarnhorn nicht funktionierte, wurde der Pilot bei der Leistungsreduktion auf das eingefahrene Fahrwerk nicht aufmerksam.

Es war eine Fehlentscheidung des Piloten, die Landung fortzusetzen und nicht durchzustarten, als er unmittelbar vor dem Pistenanfang auf Grund der rot leuchtenden Lampe die Fahrwerkposition "Up" bemerkte.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot vergessen hatte, das Fahrwerk auszufahren, und im Endanflug - als er es bemerkte - nicht durchstartete.

Bern, den 4. April 1974

Der Untersuchungsleiter

Genehmigt an der Sitzung der Eidg. Flugunfall-Untersuchungskommission vom 30. Mai 1974.