



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna F 150 G HB-CSF

vom 11. August 1977

auf dem Flugfeld Altenrhein

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 30. November 1977 an den Kommissionspräsidenten am 19. Dezember 1977 abgeschlossen.

LUFTFAHRZEUG Cessna F 150 G HB-CSF
HALTER)
EIGENTÜMER Fluggruppe FFA, Altenrhein

PILOT Jahrgang 1958
AUSWEIS Führerausweis für Privatpiloten
FLUGSTUNDEN

INSGESAMT 61:08	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 10:09
MIT DEM UNFALLMUSTER 38:56	WÄHREND DER LETZTEN 90 TAGE 10:09

ORT Flugfeld Altenrhein
KOORDINATEN --- **HÖHE ü/M** 398 m
DATUM UND ZEIT 11. August 1977, 1054 Uhr Lokalzeit

BETRIEBSART Privatverkehr
FLUGPHASE Rollen
UNFALLART Verletzung durch Propeller

PERSONENSCHADEN

	BESATZUNG	FLUGGÄSTE	DRITTPERSONEN
TÖDLICH VERLETZT			
VERLETZT		1	
NICHT VERLETZT			

SACHSCHADEN AM LUFTFAHRZEUG ---**SACHSCHADEN DRITTER** ---

Unfallhergang

Am Donnerstag, den 11. August 1977, unternahm der Pilot mit dem zweiplätzigen Flugzeug Cessna F 150 G HB-CSF um 0945 Uhr MEZ vom Flugplatz Altenrhein aus, einen Rundflug im Raum Bodensee. Als Passagier hatte er eine junge Frau an Bord. Sie flog zum ersten Mal und sass auf dem rechten Sitz.

Um 1049 Uhr landete die HB-CSF wieder in Altenrhein. Der Pilot rollte das Flugzeug anschliessend von der Piste 28 zu den nördlich davon liegenden Abstellplätzen. - Die Parkstellen der Flugzeuge sind durch am Boden fixierte Platten, welche mit der entsprechenden Flugzeugimmatrikulation versehen sind, markiert. Bei korrektem Parkieren sollte sich das Bugrad auf der reservierten Platte befinden.

Infolge der Sichtbehinderung durch das hohe Gras gelang es dem Piloten nicht, das Flugzeug auf Anhieb an den richtigen Standort zu rollen. Er bat deshalb seinen Fluggast ihm beim Parkieren behilflich zu sein, d.h. ihn durch Handzeichen einzuweisen. Nachdem Ihr der Pilot die zu verwendenden Handzeichen erläutert und die Anschrift der Bodenplatte, auf der sich das Bugrad in der Endlage befinden sollte, angegeben hatte, verliess sie das Flugzeug bei laufendem Propeller.

Der Pilot gibt an, seinen Fluggast noch "auf die Gefährlichkeit des Propellers aufmerksam gemacht" zu haben. Nach dem Verlassen der Kabine begab sich das Fräulein nach hinten, ging um das Flugzeugheck herum auf die linke Seite und stellte sich bald danach etwa 10 m vor dem Flugzeug auf. Hierauf rollte der Pilot mit der HB-CSF einen Rechtskreis und näherte sich ein zweites Mal dem markierten Abstellplatz, wobei er durch Handzeichen des Fluggastes eingewiesen wurde. Vor dem Erreichen der Endlage schritt das Fräulein von vorne rechts auf die rechte Kabinentüre zu, um dem Piloten weitere Zeichen zu geben und anschliessend wieder einzusteigen. Dabei fragte sie der Pilot, ob sie "nicht noch die Immatrikulation der Bugradplatte ablesen könne". In der Absicht dies zu tun, schritt das Fräulein rückwärts von der rechten Flügelstrebe gegen die Propellerebene. Gleichzeitig rollte der Pilot das Flugzeug langsam vorwärts gegen die Bodenplatte. Da das Fräulein rascher rückwärts schritt als das Flugzeug rollte,

näherte sie sich dem Propeller. Der Pilot erkannte die Gefährlichkeit der Situation, gab dem Fluggast Handzeichen und schickte sich an, den Motor abzustellen. Das Fräulein wurde trotzdem vom Propeller erfasst und schwer verletzt. Der Unfall ereignete sich um 1054 Uhr.

Befunde

Der Pilot besass einen gültigen Führerausweis für Privatpiloten und war berechtigt, das Flugzeugmuster Cessna 150 zu fliegen. Nichts deutet darauf hin, dass er beim Unfall in seiner Gesundheit beeinträchtigt gewesen wäre.

Für das Flugzeug lag eine gültige Verkehrsbewilligung vor.

Das Rollen und Parkieren des Flugzeuges erfolgte in Übereinstimmung mit den örtlichen Vorschriften.

Die Abstellfelder wiesen im Gras verlegte Platten auf. Durch Bezeichnung mit der Immatriculation ergab sich eine Zuordnung zu den einzelnen Flugzeugen. Wegen des hohen Grases war die Sicht auf die Platten und deren Beschriftung eingeschränkt.

Nach einer anerkannten und bewährten Regel der Luftfahrt ist während des Ein- und Aussteigens von Fluggästen der Motor abzustellen.

Die Passagierin flog zum ersten Mal und war sich der Gefahren im Bereich des drehenden Propellers nicht bewusst. Sie kann sich auch nicht daran erinnern, vom Piloten auf die Gefahren aufmerksam gemacht worden zu sein oder entsprechende Instruktionen über das Verhalten entgegengenommen zu haben.

Die Sicht aus der Kabine auf den sich ausserhalb des Flugzeuges aufhaltenden Fluggast war gut.

Wetter zur Unfallzeit am Unfallort gemäss Angaben der Meteorologischen Zentralanstalt:

- | | |
|---------------|-----------------------------------|
| - Wetterlage: | Hochdrucklage |
| - Wolken: | 1/8 - 2/8 Cu mit Basis um 1600m/M |
| - Sicht: | 8 - 10km |
| - Wind: | N - NE, 2 - 5 kt |
| - Temperatur: | + 16 °C |

Beurteilung

Verständlich war, dass der Pilot wegen der schlechten Sicht auf die Bodenmarkierungen die Hilfe einer Person, die sich ausserhalb des Flugzeuges befand, in Anspruch nahm.

Es war jedoch unzweckmässig und höchst gefährlich, hierzu eine Person einzusetzen, die mit dem Flugbetrieb und den damit verbundenen Gefahren nicht vertraut war.

Als der Pilot feststellte, dass sich das Fräulein dem Flugzeug wieder näherte, hätte sich ein sofortiges Abstellen des Motors aufgedrängt.

Das Stehenlassen des Flugzeuges in nicht ganz korrekter Position hätte kaum zu Schwierigkeiten Anlass gegeben. Nötigenfalls hätte das Flugzeug später leicht von Hand in die gewünschte Endlage gebracht werden können.

Das Wetter hatte keinen Einfluss auf das Unfallgeschehen.

Unfallursache

- Erteilen eines Rolleinweisungs-Auftrages an einen mit dem Flugbetrieb nicht vertrauten Fluggast.
- Unvorsichtiges Verhalten des Piloten.

Bern, den 10. März 1978