



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeugs Beech 23 Musketeer HB-EWE

vom 25. Februar 1968

auf dem Flugfeld Triengen/LU

**Zirkularbeschluss**

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeugs Beech 23 Musketeer HB-EWE

vom 25. Februar 1968

auf dem Flugfeld Triengen/LU

nach Kenntnisnahme vom Ergebnis des Zwischenverfahrens gemäss Art. 19.2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 1. April 1960

und im Einvernehmen mit dem Büro für Flugunfalluntersuchungen im summarischen Verfahren gemäss Art. 27 ff. der oben zitierten Verordnung

b e s c h l i e s s t :

Der Untersuchungsbericht vom 11. April, der Kommission übermittelt am 17. April 1960, wird, unter Einschubung einer ergänzenden Ziffer (Vorschriften), genehmigt.

Zirkulation 17. Mai 1968.

## FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Flugzeug: Beechcraft Musketeer HB-EWE  
Ort: Flugfeld Triengen LU  
Zeit: 25. Februar 1968, ca. 1645 MEZ

### I. ZUSAMMENFASSUNG

Bei einer Tiefpassage über den Flugplatz Triengen stiess das Flugzeug HB-EWE mit dem rechten Flügel in etwa 5 m über Boden an die Fahnenstange der Benzinstation und wurde erheblich beschädigt. Es blieb jedoch flugfähig und konnte anschliessend ohne weitere Beschädigung gelandet werden.

### II. UNTERSUCHUNG

Der Pilot, geboren 1940 war Inhaber einer gültigen Führerbewilligung und besass ein Flugtraining von insgesamt 252 Flugstunden, wovon 91 Stunden auf dem Unfallflugzeug.

Das Flugzeug HB-EWE vom Muster Beech 23 Musketeer war ordnungsgemäss zum Verkehr zugelassen und befand sich in lufttüchtigem Zustand.

Das Flugfeld Triengen weist eine Hartbelagspiste 15/33 von 420 m x 15 m auf. Etwa 60 - 70 m östlich der Piste befindet sich die Gartenwirtschaft des Flugplatzhalters. Die Benzintankstelle, mit deren Fahnenstange das Flugzeug kollidierte, liegt zwischen Gartenwirtschaft und Piste etwa 15 m von der letzteren entfernt.

Zur Unfallzeit lag eine Hochnebeldecke auf etwa 5-600 m über dem Flugplatz; es wehte ein auffrischender Wind aus Richtung NNE (Bise).

Einschiebung der EFUK

Vorschriften: Die Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements über die Verkehrsregeln für

Luftfahrzeuge vom 20. Mai 1967 / 15. Januar 1968 enthält in Artikel 18 folgende Bestimmungen:

- <sup>1</sup> Über dichtbevölkerten Siedlungen oder Menschenansammlungen im Freien sind Flüge nur erlaubt, wenn eine Flughöhe eingehalten werden kann, die im Notfall eine Landung ermöglicht, ohne dass Personen und Sachen auf der Erde gefährdet werden. Diese Sicherheitsflughöhe beträgt mindestens 300 Meter über dem höchsten Hindernis, welches 600 Meter oder weniger vom Luftfahrzeug entfernt ist.
- <sup>2</sup> An anderen als den in Absatz 1 genannten Orten ist eine Flughöhe von mindestens 150 Metern über Grund oder Wasser einzuhalten.
- <sup>3</sup> Die Unterschreitung der Mindestsicherheitsflughöhen ist zulässig:
  - a. beim Abflug und bei der Landung;
  - b. zu Such- und Rettungszwecken;
  - c. über Flugplätzen mit Bewilligung des Flugplatzleiters, Anflug und Wegflug inbegriffen;
  - d. mit Bewilligung des Eidgenössischen Luftamtes.

Hergang: Der Pilot startete am 25. Februar 1968 um 1630 MEZ mit dem Flugzeug HB-EWE auf seinem Heimatflugplatz Triengen, um mit drei Passagieren einen Rundflug auszuführen.

Nach einem Flug von rund 15 Minuten überflog er vor der Landung den Flugplatz in einer Tiefpassage in der Landerichtung 33. Nach seiner Darstellung hatte er am Platzanfang eine Höhe von etwa 10 - 15 m über Grund und eine Geschwindigkeit von 120 Meilen pro Stunde. Er habe dann ein Durchsacken verspürt und unmittelbar darauf einen Knall gehört. Das Flugzeug hatte mit dem rechten Flügelende mit einem Metallrohr kollidiert, das als Fahnenmast senkrecht auf der Benzintankstelle aufgefplant war und rund 5,5 m in den Luftraum hineinragte. Trotzdem der rechte Flügel erheblich beschädigt war - die Flügelnase war an der Kollisionsstelle eingedrückt und geplatzt - blieb das Flugzeug flugfähig und konnte vom Piloten nach einer Platzrunde ohne weiteren Schaden auf der Piste gelandet werden.

Weitere Feststellungen: Die Fahnenstange, mit welcher das Flugzeug kollidiert hatte, gehörte zur Tankstelle und war angebracht worden, um den Wimpel der Benzinfirma aufziehen zu können. Dieser war jedoch im Zeitpunkt des Vorfalles nicht gehisst, und die Stange, ein Eisenrohr von ca. 3 cm Durchmesser, trug auch keine Kontrastbemalung.

Das Rohr war durch den Anprall der Flügelnase in etwa 5 m über Boden etwas abgeknickt und gleichzeitig aus seiner nicht sehr stark dimensionierten Halterung herausgeschlagen worden. Die Schlagstelle am rechten Flügel der HB-EWE liegt etwa 1 m innerhalb des Flügelendes.

### III. DISKUSSION

Nach der oben angeführten Darstellung des Piloten soll das Flugzeug im Verlauf der Tiefpassage plötzlich etwa 5 - 10 m Höhe verloren haben, so dass es zur Kollision mit der Fahnenstange gekommen sei. Bei der vom Piloten angegebenen Fluggeschwindigkeit von ca. 120 Mph kann es sich dabei jedenfalls nicht um ein eigentliches Absacken aus überzogenem Flugzustand gehandelt haben, da ein solches erst bei ungefähr 64 Mph eintreten könnte. Nicht ausgeschlossen ist dagegen, dass bei der herrschenden Windstärke und -richtung über der Piste eine gewisse Turbulenz herrschte, die sich ungünstig auswirken konnte. Um einen plötzlichen Höhenverlust von 5 - 10 m zu bewirken, hätte sie allerdings ziemlich heftig sein müssen.

Es war jedenfalls taktisch nicht sehr vorteilhaft, die Tiefpassage vor der Gartenwirtschaft ausgerechnet in der Achse der Tankstelle auszuführen und es erscheint auch nicht ausgeschlossen, dass der Pilot, obwohl ihm die örtlichen Verhältnisse genau bekannt sein müssten, nicht an das Vorhandensein dieser ohne Wimpel wenig auffälligen Fahnenstange gedacht und ihr zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt hat.

### IV. SCHLUSSFOLGERUNG

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Pilot eine Tiefpassage

in einer den Umständen zu wenig angepassten Höhe über Grund ausgeführt hat.

Bern, den 11. April 1968

Der Untersuchungsleiter