



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Cessna 150 HB-CBY

vom 10. August 1968

bei Lumino/Monticello

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Cessna 150 HB-CBY

vom 10. August 1968

bei Lumino/Monticello

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 17. Dezember, der Kommission übermittelt am 18. Dezember 1968, wird genehmigt, mit einer Ergänzung (Ziffer 1.5).

Zirkulation, 8.2./3.3.1969.

FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSBERICHT

Luftfahrzeug: Cessna 150 HB-CBY
Pilot: Flugschüler, Jahrgang 1945
Ort: Lumino/Monticello
Datum und Zeit: 10. August 1968, ca. 1240 MEZ

0. ZUSAMMENFASSUNG

Beim Tiefflug über dem elterlichen Haus kollidierte das Flugzeug in einer Linkskurve zuerst mit einem Baum und unmittelbar darauf mit einer elektrischen Leitung; trotz erheblicher Beschädigungen konnte es vom Piloten noch nach Locarno zurückgeflogen und dort gelandet werden.

1. UNTERSUCHUNG

1.1 Pilot (Flugschüler): Jahrgang 1945

Inhaber des Lernausweises, ausgestellt am 20.9.1963 und gültig bis 12.3.1970 mit Erweiterung für Überlandflüge, vom 4.10.1963. Der Flugschüler hatte im Jahre 1963 einen Kurs der fliegerischen Vorschulung besucht und dabei rund 20 Flugstunden absolviert. Seinen im Juni 1965 abgelaufenen Lernausweis erneuerte er im März 1968 und am 3. Juli 1968 bestand er die Flugprüfung für den Führerausweis für Privatpiloten mit insgesamt 42:40 Stunden; bei der theoretischen Prüfung war er jedoch in vier Fächern ungenügend. Am 10.8.1968 bestand er die Nachprüfung in der Theorie. Im Hinblick auf seine Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Mindestflughöhe im Verlaufe des Unfallfluges hat ihm jedoch das Luftamt den verlangten Privatpilotenausweis nicht ausgestellt, sondern ihm im Gegenteil auch noch vorsorglich bis zur Abklärung des Falles seinen Lernausweis zurückgezogen. Im Laufe der eingeleiteten Unfalluntersuchung wurde ferner bekannt, dass seit der Erteilung des Lernausweises Ereignisse eingetreten sind, die geeignet sind, Zweifel an der charakterlichen Eignung des Piloten aufkommen zu lassen.

1.2 Flugzeug HB-CBY:

Muster: Cessna F 150 G Werknummer
0080

Eigentümer und Halter: Aerocentro Ticinese SA.,
Locarno

Verkehrsbewilligung: ausgestellt am 24.5.1967,
gültig bis 20.1.1969.

Lufttüchtigkeitsausweis: ausgestellt am 1.2. 1967
und gültig bis 20.1.1969.

Charakteristik: Zweisitziger, einmotoriger
abgestrebter Hochdecker in
Metallbauweise mit festem
Bugradfahrwerk. Motor
Rolls-Royce 0-200-A von 100
PS Nr. 20R-855

Propeller: McCauley 1A100 MCM 6950 Nr.
3703.

Gewichte: Leergewicht 496 kg,
Zuladung 230 kg,
Höchstgewicht 726 kg.
Gewicht und Schwerpunkt
befanden sich beim
Unfallflug im zulässigen
Bereich.

Geschwindigkeit:

Der Fahrtmesser weist die folgenden Markierungen auf:

weiss:	49-1000 Mph;
grün:	56-120 Mph;
gelb:	120-162 Mph;
rote Grenzmarke bei	162 Mph.

Als Reisegeschwindigkeit wird angegeben

in Meereshöhe:	111 Mph;
in 5000 Fuss:	11.6 Mph;
in 9000 Fuss:	120 Mph.

1.3 Gelände:

Zwischen Lumino TI und Monticello GR im Misox, Koordinaten 727150/121450/290, in nächster Nähe des ausserhalb der Ortschaft stehenden Hauses der Familie des Piloten. Eine elektrische Kraftleitung verläuft dort neben ziemlich hohen Sträuchern und von kleineren Bäumen und hebt sich im Gelände nicht sehr gut ab.

1.4 Wetter:

Tessin stark bewölkt bis bedeckt, zum Teil gewittrig; schwache Winde. Beobachtung auf dem Flugplatz Locarno: Sicht 10 km; Windstill; Wolken 8/8 auf 2200 m/M.

1.5 Vorschriften:

Die Verfügung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 20. Mai 1967 über die Verkehrsregeln für Luftfahrzeuge enthält die folgenden Bestimmungen:

Art. 17

Ein Luftfahrzeug darf nicht in nachlässiger oder unvorsichtiger Weise geführt werden, welche das Leben oder die Sachen Dritter gefährden könnte.

Art. 18

¹ Über dichtbevölkerten Siedlungen oder Menschenansammlungen im Freien ...

² An anderen als den in Absatz 1 genannten Orten ist eine Flughöhe von mindestens 150 Metern über Grund oder Wasser einzuhalten.

³ ...

1.6 Hergang:

1.6.1 Vorgeschichte:

Der Pilot hatte am 3.7.1968 zwar die praktische Flugprüfung zur Erlangung des Führerausweises für Privatpiloten bestanden; da er jedoch in der theoretischen Prüfung in vier Fächern ungenügend war, konnte ihm der Führerausweis noch nicht abgegeben werden. Am 10.8.1968 wiederholte er dann die

theoretische Prüfung, deren Ergebnis diesmal genügend ausfiel. Unmittelbar nach dem Abschluss dieser Prüfung fragte der Pilot seinen Fluglehrer, ob er einen Rundflug Locarno - Bellinzona - Grono - Lugano und zurück nach Locarno machen dürfe, was dieser bejahte.

1.6.2 Der Unfallflug:

Der Pilot startete um 1235 MEZ allein an Bord des Flugzeuges Cessna 150 HB-CBY vom Flughafen Locarno, der rund 600 Fuss/M liegt. Nach den Angaben des Piloten ist der Flug bis zur Talmündung des Misox normal verlaufen; dort will er dann aber ziemliche Turbulenz und Abwinde verspürt haben und er habe daraufhin von seiner bisherigen Flughöhe von ca. 2100 Fuss/M auf etwa 900-1000 Fuss/M absinken müssen. Er hat dann den Flug in Richtung gegen San Vittore fortgesetzt und dabei das elterliche Haus, das sich zwischen Lumino und Monticello in etwa 290 m/M befindet, in etwa 80 m Höhe überflogen. Er ist dann nach San Vittore weitergeflogen. Weil es dort regnete, kehrte er um und kam nach Lumino-Monticello zurück, wo er wiederum in knapper Höhe über dem elterlichen Haus kurvte. Dabei hingte er mit dem linken Flügel an einer Baumkrone an und geriet fast gleichzeitig in die Drähte einer ca. 12-15 m hohen elektrischen Kraftleitung. Obwohl das Flugzeug durch die beiden Kollisionen erheblich beschädigt worden war, gelang es dem Piloten, es nach Locarno zurückzubringen und dort ohne weiteren Zwischenfall zu landen.

1.7 Schäden:

1.7.1 Kein Personenschaden

1.7.2 Flugzeug:

Linker Flügel: Randbogen und Flügelnase ausserhalb des Scheinwerferfensters eingedrückt; Propeller, Motorenver-schalung und rechte Flügelstrebe von Leitungsdrähten be-schädigt.

1.7.3 Drittschaden:

Beschädigung der elektrischen Leitung; Unterbruch in der örtlichen Stromversorgung.

1.8 Weitere Feststellungen:

Mehrere Anwohner von Lumino und Monticello haben das Flugzeug gesehen und gehört; sie sagen übereinstimmend aus, dass es kaum die Höhe des Kirchturmes von Monticello gehabt und mehrfach Linkskurven geflogen habe. Ein Zeuge hat die Kollision mit der elektrischen Leitung beobachtet, die im Verlauf einer Linkskurve erfolgte.

2. DISKUSSION

2.1 In einer ersten Aussage hatte der Pilot behauptet, beim Anflug gegen das etwas ansteigende Gelände von Monticello-Lumino, infolge von Abwinden derart Höhe verloren zu haben, dass er nur noch knapp über dem Boden habe fliegen können. In einer späteren Einvernahme hat er dann aber zugegeben, dass er sich beim absichtlichen Tiefflug über das elterliche Haus offenbar verschätzt haben müsse, so dass es zur Kollision mit dem Baum gekommen sei; dass er auch noch in eine elektrische Leitung hineingeflogen war, hat er nicht bemerkt, obwohl ein Kurzschluss entstand und die Drähte durchtrennt wurden.

2.2 Der Pilot hat also schliesslich eingestanden, dass er im Tiefflug über das elterliche Haus geflogen ist mit der Absicht, sich seinen Eltern bemerkbar zu machen. Es handelt sich somit um den klassischen "Familienflug", bei welchem sich ein frisch brevetierter Pilot mit noch sehr bescheidener Flugerfahrung im Tiefflug produziert und beim Bestreben, die Aufmerksamkeit der Personen am Boden auf sich zu ziehen, beim Kurven von der Flugzeugführung und von der Luftraum- und Hindernisbeobachtung ablenken lässt und schliesslich noch die Herrschaft über das Flugzeug ganz oder teilweise verliert.

3. SCHLUSS

Der Unfall hat sich ereignet, weil der Pilot bei einem Tiefflug über dem elterlichen Haus die Kontrolle über seinen Flug verlor und sukzessive mit einem Baum und einer elektrischen Leitung kollidierte.

Bern, den 17. Dezember 1968

DER UNTERSUCHUNGSLEITER