



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

**über den Unfall**

des Flugzeuges Cessna F 150 G HB-CSH

vom 26. Dezember 1975

bei Rothenburg/LU

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 19. Januar 1976 an den Kommissionspräsidenten am 18. Februar 1976 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Freitag, 26. Dezember 1975<sup>1</sup> startete der Pilot um 1005 Uhr mit der Cessna F 150 G, HB-CSH, auf dem Flugfeld Triengen zu einem privaten VFR-Flug, der ungefähr eine halbe Stunde dauern sollte. Es war beabsichtigt, die Gegend von Rothenburg zu überfliegen, um dem an Bord befindlichen 15-jährigen Neffen des Piloten seinen Wohnort aus der Luft zu zeigen. Nach dem Start stieg das Flugzeug auf rund 300 m/G und flog auf dieser Höhe dem NE-Ufer des Sempachersees entlang. Über Sempach drehte der Pilot in Richtung Neuenkirch. Hier angekommen folgte eine Linkskurve zurück an die Bahnlinie Sursee - Luzern. Dabei wurden Geschwindigkeit und Flughöhe reduziert. Von der Bahnlinie und einem markanten Tanklager aus wurde das etwas abseits (rund 1 km W Bärtiswil) gelegene Wohnhaus des Passagiers angeflogen. Der Flugweg verlief dabei gemäss Augenzeugenberichten in einer weiten Linkskurve auf 30 - 15 m/G.

Beim Vorbeiflug am gesuchten Gehöft touchierte das Flugzeug um zirka 1015 Uhr mit dem linken Flügel einen 16 m hohen Baum, der rund 60 m neben dem Haus steht. Der Pilot gab sofort Vollgas und flog steigend direkt nach Triengen zurück, wo er 1025 Uhr ohne weitere Schwierigkeiten landete.

Der Unfall ereignete sich bei Tageslicht.

#### SCHÄDEN

Pilot und Passagier blieben unverletzt, das Flugzeug wurde leicht beschädigt. Es entstand kein Drittschaden.

#### BEFUNDE

1. Der Pilot, geb. 1935, war Inhaber eines gültigen Ausweises für Privatpiloten. Seine Flugerfahrung betrug insgesamt 40:32 h, davon 17:37 h auf dem Unfallmuster. Während der

---

1 alle Zeiten Lokalzeit (GMT + 1)

letzten 90 Tage flog er 2:03 h, alle auf dem Unfallflugzeug.

Nichts deutet darauf hin, dass der Pilot zur Zeit des Unfalls nicht gesund war.

In den Akten des Eidg. Luftamtes sind keinerlei Vorkommnisse verzeichnet.

2. Das Flugzeug HB-CSH war zum Verkehr zugelassen. Die Untersuchung ergab keine Hinweise auf vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten verursachen können. Fluggewicht und Schwerpunkt lagen innerhalb der zulässigen Grenzen.

3. Wetter und Bodenbedeckung:

1-7/8 Stratus auf 1500 - 1800 m/M. Sicht 8-10 km. Wind schwach und veränderlich, Temperatur  $-1^{\circ}\text{C}$ , Taupunkt  $-3^{\circ}\text{C}$ . Örtlich Sichtverschlechterung durch Dunst- oder Nebelschleier. Sonnenstand: Azimut  $149^{\circ}$ , Elevation  $14^{\circ}$ .

Der Boden im Unfallraum war durch Neuschnee bedeckt.

#### BEURTEILUNG

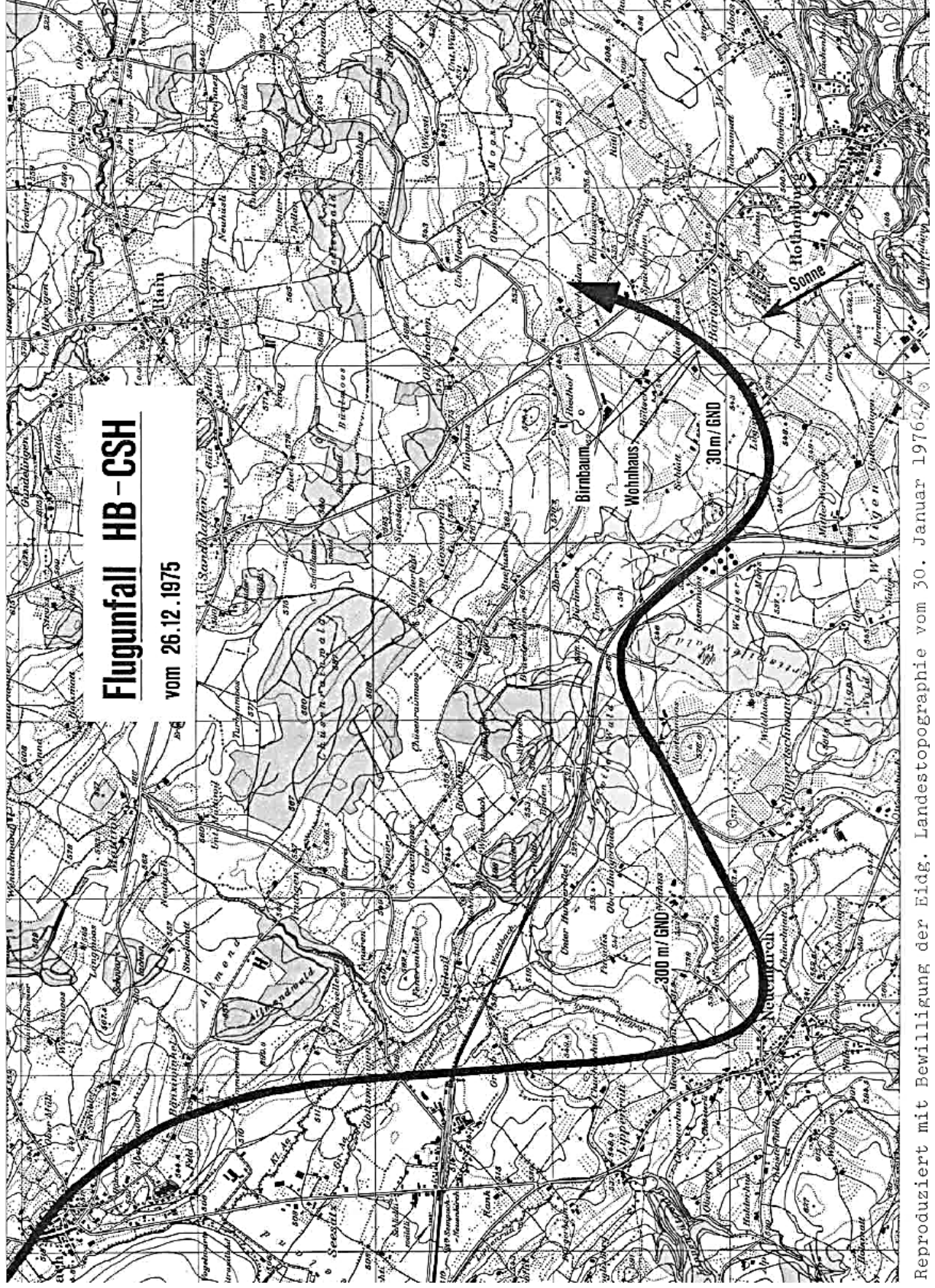
1. Es handelt sich um einen der typischen Verwandtenflüge in niedriger Höhe, wie sie schon oft zu Unfällen geführt haben.
2. Die Beleuchtung über der Neuschneedecke mag etwas diffus gewesen sein und die Sonne konnte zeitweise eine gewisse Blendwirkung erzeugen. Die Sicht muss aber trotzdem gut gewesen sein, sonst hätte der unerfahrene Pilot das wenig markante, abgelegene Gehöft im Tiefflug kaum gefunden.
3. Der Pilot wollte angeblich die Mindestflughöhe von 150 m/G nicht wissentlich unterschreiten. Er war sich aber bewusst, dass nach dem Überfliegen von Neuenkirch die Flughöhe abnahm. Da er mindestens 15 Sekunden auf max. 30 m/G flog, hätte er feststellen müssen, dass seine Höhe über Grund zu gering war.

Offenbar war er durch das Suchen des Gehöfts so abgelenkt, dass er der Flughöhe zu wenig Beachtung schenkte. Dies ist denn auch eine der typischen Gefahren eines Verwandtenfluges.

WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Kollision mit einem Hindernis wegen Unterschreitung der vorgeschriebenen Mindestflughöhe.

Bern, den 26. März 1976



**Flugunfall HB - CSH**

vom 26.12.1975

Reproduziert mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 30. Januar 1976.