



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Flugzeuges Pilatus Turbo-Porter HB-FDP

vom 10. Juni 1969

auf dem Flugplatz Buochs

Zirkularbeschluss

DIE EIDGENÖSSISCHE FLUGUNFALL-UNTERSUCHUNGSKOMMISSION

in Sachen

Unfall des Flugzeuges Pilatus Turbo-Porter HB-FDP

vom 10. Juni 1969

auf dem Flugplatz Buochs

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. November 1969, der Kommission übermittelt am 18. November 1969, wird genehmigt, mit zwei Änderungen (Ziffern 0 und 54).

Zirkulation, 24.12.1969/15.1.1970

U N T E R S U C H U N G S B E R I C H T

über den Unfall

des Flugzeuges Pilatus Turbo-Porter HB-FDP

vom 10. Juni 1969

auf dem Flugplatz Buochs

0. ZUSAMMENFASSUNG

Nach der Landung ging das mit nur zwei Personen besetzte Flugzeug auf die Nase.

Das Triebwerk des Flugzeuges wurde zerstört.

Der Unfall ist auf unsorgfältige Landetechnik zurückzuführen, wobei sich der Pilot zu wenig Rechenschaft gab, dass das Flugzeug mit wirksameren Bremsen ausgerüstet war.

1. UNTERSUCHUNG

Der Unfall ereignete sich am 10. Juni 1969 um 1055 Uhr ¹ und wurde seitens der Pilatus AG telefonisch dem Eidg. Luftamt gemeldet. Am 16. Juni 1969 sandte die Pilatus AG eine schriftliche Darstellung des Unfalles an das Eidg. Luftamt. Eine Kopie dieses Schreibens wurde durch das Eidg. Luftamt am 1. Juli 1969 an das Bureau für Flugunfalluntersuchungen weitergeleitet. Der Unterzeichnete Untersuchungsleiter begab sich am 3. Juli 1969 nach Buochs, wo er den Piloten und einen Zeugen einvernahm. Die kantonalen Behörden beteiligten sich nicht an der Untersuchung.

2. ELEMENTE

21. Pilot: Jahrgang 1943, österreichischer Staatsangehöriger
- Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 23.11.1965 und gültig bis 2.11.1971 mit Erweiterung für Schleppflug.

¹ Zeitangaben => MEZ

Eingetragene Flugzeugtypen: Cessna 175, Bonanza, Travelair, Aero-Commander, Pilatus Turbo-Porter.

- Führerausweis für Berufspiloten ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 22.2.1967 und gültig bis 2.5.1970 mit Erweiterung für Radiotelefonie.

Eingetragene Flugzeugtypen: Travelair, Pilatus Turbo-Porter, Aero-Commander, Mitsubishi.

Flugerfahrung: Total 530 Stunden mit 1040 Landungen, davon 200 Stunden mit 250 Landungen auf Pilatus-Porter. In den letzten 3 Monaten flog der Pilot 60 Stunden mit 150 Landungen, davon 8 Stunden und 30 Landungen auf dem Unfallmuster.

In den Akten des Eidg. Luftamtes finden sich keine ausserordentlichen Vorkommnisse.

22. Passagier:

Jahrgang 1914, französischer Staatsangehöriger

Führerausweis für Privatpiloten, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 11.3.1966 und gültig bis 19.3.1970.

- Beschränkter Führerausweis für Berufspiloten, ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am 27.6.1968 und gültig bis 4.6.1970.

Der Passagier sass rechts neben dem Piloten und war an der Führung des Unfallflugzeuges nicht beteiligt. Er nahm beruflich für eine Luftfahrtzeitschrift an einem Demonstrationsflug teil.

23. Das Flugzeug:

Immatrikulation:	HB-FDP
Muster:	Pilatus Turbo-Porter PC-6/B1A-H2
Hersteller:	Pilatus Flugzeugwerke AG, Stans
Baujahr:	1968
Triebwerk:	Propellerturbine PT 6 A-20
Hersteller des Triebwerkes:	UACL

Propeller: Hartzell-
Breitblattpropeller Typ T-
10178

Eigentümer und Halter: Pilatus Flugzeugwerke AG,
Stans

Verkehrsbewilligung ausgestellt durch das Eidg. Luftamt am
17.4.1969 und gültig bis 17.4.1970.

Beim Unfall wies das Flugzeug 335 Betriebsstunden auf.

Kurz vor dem Unfall wurde die HB-FDP mit einem neuen
Breitblattpropeller ausgerüstet. Die notwendigen Probeflüge
wurden durch den Chefpiloten der Pilatus AG durchgeführt und
der neue Propeller wurde als in Ordnung befunden. Die
Flugleistungen sind mit dem Breitblattpropeller besser,
ebenfalls ist die Reverswirkung stärker.

Das Flugzeug war mit Good Year Doppelkolbenbremsen
ausgerüstet, deren Wirkung gegenüber den bisherigen
Einfachkolbenbremsen erhöht war.

Gewicht und Schwerpunkt befanden sich beim Unfall innerhalb
der vorgesehenen Grenzen.

24. Wetter:

Schönes Wetter, Bewölkung 1/8 auf 8000 m/Meer, Wind 070/03
kts, Sicht 10 km, Luftdruck 1016 mb QNH.

25. Gelände:

Der Unfall ereignete sich am Anfang der Piste 07 des
Flugplatzes Buochs.

26. Organisation:

Der Unfall ereignete sich anlässlich eines
Demonstrationsfluges des neu mit Breitblattpropeller
ausgerüsteten Pilatus-Turbo-Porters im Rahmen des
Flugbetriebes der Pilatus-Flugzeugwerke AG.

3. UNFALLHERGANG

31. Am 10. Juni 1969, 0940 Uhr, startete der Pilot mit einem

Passagier im Turbo-Porter HB-FDP zu einem Demonstrationsflug. Der Passagier sollte für eine französische Zeitschrift einen Bericht über das Flugzeug schreiben. Nach einem 15-minütigen Flug drehte der Pilot sehr eng auf die in Betrieb stehende Piste 07 des Flugplatzes Buochs ein. Er trimmte das Flugzeug vollständig hecklastig und fuhr die Landeklappen voll, d.h. auf 38 Grad aus.

32. Nach einem ausserordentlich kurzen und steilen Endanflug setzte das Flugzeug um 1055 Uhr 100 Meter nach der Nullmarke, auf der Höhe des Pistenwagens, einzig mit dem Hauptfahrwerk auf, ging dann wieder etwas in die Höhe und vollzog dann eine Dreipunktlandung. Während des Aufsetzens, es ist nicht sicher, ob auch etwas vorher oder bloss sofort nachher, schaltete der Pilot den Revers ein.

33. Sofort nach dem zweiten Aufsetzen in Dreipunktlage hob sich das Heck des Flugzeuges, ging in die Höhe, und der Propeller schlug am Boden auf.

4. SCHÄDEN

41. Die Insassen des Flugzeuges blieben unverletzt.

42. Der Propeller und die Turbine des Flugzeuges wurden vollständig zerstört.

43. Der auf der Piste entstandene Schaden (Kratzspuren) ist unbedeutend.

5. DISKUSSION

51. Der Pilot war im Besitz eines gültigen Ausweises und war für den auszuführenden Demonstrationsflug genügend qualifiziert. Allerdings flog er das erste Mal mit einem mit Breitblattpropeller ausgerüsteten Turbo-Porter und auch die neuen Doppelkolbenbremsen waren für ihn neu.

52. Das Flugzeug war lufttüchtig und für den Verkehr zugelassen. Der Breitblatt-Propeller befand sich allerdings im Probestadium und war noch nicht für die Zertifizierung beim

Eidg. Luftamt angemeldet. Immerhin hat die amerikanische Firma Fairchild-Hiller, die den Porter in Lizenz herstellt, mit dem fraglichen Propeller die notwendigen Versuche durchgeführt, und es bestand bereits ein FAA Certificate.

53. Wenn der Turbo-Porter nur mit zwei Personen an Bord gelandet wird, muss er vollständig hecklastig getrimmt und die Landeklappen müssen vollständig ausgefahren werden. Diese Massnahmen des Piloten entsprechen dem Flughandbuch und sind nicht zu beanstanden.

54. Der Pilot hat nach seinen Aussagen nicht bemerkt, dass das Flugzeug zweimal aufsetzte. Dies hat aber der im Pistenwagen stehende Zeuge eindeutig festgestellt. Der Pilot sagt aus, nach dem zweiten Aufsetzen unbewusst die Bremsen betätigt und den Revers eingeschaltet zu haben. Die neuen Bremsen wirkten wesentlich stärker als die bis dahin verwendeten.

6. SCHLUSS

Der Unfall ist auf unsorgfältige Landetechnik zurückzuführen, wobei sich der Pilot zu wenig Rechenschaft gab, dass das Flugzeug mit wirksameren Bremsen ausgerüstet war.

Bern, den 11. November 1969

DER UNTERSUCHUNGSLEITER