



# Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

## über den Unfall

des Flugzeuges Bücker-Lerche OE-AKK

vom 2. August 1975

auf dem Flugfeld Porrentruy

Die Voruntersuchung wurde mit Zustellung des Untersuchungsberichtes vom 14. Oktober 1975 an den Kommissionspräsidenten am 24. Oktober 1975 abgeschlossen.

#### FLUGVERLAUF

Am Samstag, den 2. August 1975, starteten um 0645 Uhr <sup>1)</sup> zwei Bucker-Jungmeister sowie eine Bucker-Lerche OE-AKK auf dem Flugplatz Trausdorf bei Wien, zu einem VFR-Flug mit dem Endziel Porrentruy. Der Obmann des Kunstflug-Clubs Austria, der einen Bucker-Jungmeister flog, hatte die Leitung des Überflugs übernommen. Die Jungmeister-Piloten und ein Pilot der Bucker-Lerche hatten die Absicht, von Porrentruy aus am Pferdesporttag in Tramelan Verbandskunstflug vorzuführen.

Nach einer Zwischenlandung in Salzburg flog der Verband nach Altenrhein weiter. Obgleich sich der Pilot für diese Strecke als verantwortlicher Pilot der OE-AKK auf der Fluganmeldung eingetragen hatte, überliess er das Steuer seinem Kollegen. Als dieser beim Anflug auf den Flugplatz Altenrhein eine Glissade mit zu geringer Fahrt einleitete, griff der verantwortliche Pilot jedoch ins Steuer ein, beendete die Glissade, erhöhte die Motorleistung und landete anschliessend das Flugzeug um 1054 Uhr, 50 bis 100 m nach der Pistenschwelle. Der fliegende Pilot erklärte nach der Landung, das Eingreifen sei völlig überflüssig gewesen, denn er sei mit genügender Geschwindigkeit angeflogen.

Weil auf dem Flugplatz Altenrhein kein Treibstoff erhältlich war, flog der Verband zum Auftanken der Flugzeuge nach Sitterdorf. Um 1206 Uhr erfolgte der Start in Sitterdorf zum Verbandsflug nach Porrentruy. In der Bucker-Lerche flogen ein Kommandant und ein Passagier. Vor der Landung in Porrentruy stach der Verband auf den Pistenanfang hinunter. Der in der Mitte fliegende Bucker-Jungmeister führte daraufhin einen Immelman aus und landete anschliessend aus einem Renversement. Ihm folgte auf einer sehr kurzen Volte der zweite Jungmeister. Auf einer etwas grösseren Rechtsvolte flog die Bucker-Lerche die 550 m lange Piste 07 an. Der Queranflug

<sup>1</sup> Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten beziehen sich auf Mitteleuropäische Zeit (MEZ).

wurde mit geringer Motorleistung nahe am Flugplatz ausgeführt. Die Kurve in den Endanflug flog der Pilot schiebend, d.h. mit geringer Querlage und viel Seitensteuer. Dabei geriet er über die Pistenachse hinaus. Beim Eindrehen in die Pistenrichtung unterschritt das Flugzeug in etwa 5 m/G die Stall-Geschwindigkeit und sackte durch. Der Pilot will versucht haben, die Situation im letzten Moment mit Gasgeben zu retten. Das Flugzeug schlug jedoch etwa 44 m vor dem Pistenanfang hart am Boden auf, was zum Bruch des Fahrwerkes führte. Nach einer Rutschstrecke von ca. 38 m kam das Flugzeug um 1311 Uhr zum Stillstand.

#### SCHÄDEN

Pilot und Passagier blieben unverletzt. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

#### BEFUNDE

- Der Pilot, geboren 1946, österreichischer Staatsangehöriger, war Inhaber eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten mit Erweiterung für Kunstflug und beschränkter Sprechfunkerlaubnis.
- Seine gesamte Flugerfahrung betrug 169:08 Std., wovon 40:41 Std. auf dem Unfallmuster. Während der letzten 90 Tage flog er 51:08 Std., davon 40:41 Std. auf dem Unfallmuster.
- Es liegen keine Hinweise vor, die auf gesundheitliche Störungen des Piloten im Zeitpunkt des Unfalles hinweisen.
- Der Passagier war ebenfalls im Besitze eines gültigen Führerausweises für Privatpiloten. Seine Flugerfahrung auf dem Unfallmuster war wesentlich geringer als diejenige des Piloten.
- Der Landeanflug erfolgte nicht gemäss der im AIP Switzerland (Landing Chart - ICAO) vorgeschriebenen Volte, sondern war viel enger.
- Das Flugzeug war lufttüchtig und zum Verkehr zugelassen.

Es liegen keine Anhaltspunkte für technische Mängel vor, die den Unfall hätten verursachen können.

- Höchstzulässiges Fluggewicht: 670 kg  
Gewicht beim Unfall: ca. 685 kg  
Das Flugzeug war demnach im Unfallzeitpunkt um etwa 15 kg überladen.
- Zulässiger Schwerpunktsbereich: 0,44 - 0,63 m hinter Bezugsebene  
Schwerpunktslage beim Unfall: ca. 0,58 m hinter Bezugsebene  
Der Schwerpunkt lag somit beim Unfall innerhalb der zulässigen Grenzen.
- Der Höhenmesser im Pilotensitz war auf QFE von Trausdorf eingestellt.
- Der Passagiersitz war mit Doppelsteuer ausgerüstet (Steuerknüppel nicht ausgebaut).
- Wetter im Unfallraum zur Unfallzeit:
 

Wind:	N - E, um 5 kt
Sicht:	15 - 20 km
Wolken:	1/8 - 2/8 Cu, Basis in etwa 2200 m/
Luftdruck:	1022 mb QNH
Temperatur:	27°C
Taupunkt:	15°C
Sonnenstand:	Azimut 196°, Elevation 059°

#### BEURTEILUNG

Der Pilot flog im Verbandsflug von Trausdorf nach Porrentruy. Die Gesamtflugzeit betrug 4 Stunden 50 Minuten, die Zeiten anlässlich den Zwischenlandungen am Boden, total 1 Stunde 36 Minuten. Man darf annehmen, dass beim Piloten eine gewisse Ermüdung eingetreten ist, die seine Konzentrationsfähigkeit beeinträchtigte.

Mit dem sehr engen und tiefen Landeanflug in Porrentruy wählte der Pilot einen Schwierigkeitsgrad, dem er fliegerisch nicht gewachsen war. Bei der schiebend geflogenen Landekurve kam es zur Unterschreitung der Mindestfluggeschwindigkeit.

Wie aus den Propellerspuren am Boden und aus Zeugenaussagen hervorgeht, drehte der Motor beim Aufschlag mit etwa 1400 min, also annähernd im Leerlauf.

Der Pilot hätte den Landeanflug abbrechen sollen, als er im Queranflug feststellte, dass er zu nahe der Pistenschwelle eingedreht hatte. Ein Durchstart wäre zudem noch beim Eindrehen in die Pistenachse möglich gewesen.

Es erstaunt, dass man den Piloten, der schon beim Landen seines Flugzeuges Unsicherheiten zeigte, für den fliegerisch sehr anspruchsvollen Verbandskunstflug anlässlich eines Flugtages einsetzen wollte.

#### WAHRSCHEINLICHE UNFALLURSACHE

Der Unfall ist zurückzuführen, dass der Pilot im Endanflug die Mindestfluggeschwindigkeit unterschritt, wobei

- falsche Landeeinteilung
- unsauberer Kurvenflug
- Ermüdung des Piloten

zum Unfallgeschehen beigetragen haben.

Bern, den 20. Dezember 1975