



**Summarische Berichte
des Büros für
Flugunfalluntersuchungen**

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Heissluftballon Cameron 77 / 2300 m³ G-PUSS

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Britische Staatsbürgerin, Jahrgang 1952

AUSWEIS CP / F / B (seit 24.02.85)

FLUGSTUNDEN insgesamt 170 während der letzten 90 Tage: 5
mit dem Unfallmuster - ? - während der letzten 90 Tage: 5

ORT 1666 Grandvillard/FR, Route alpestre, Alpage du Petit-Mont

KOORDINATEN 574 025 / 155 450 **HOEHE** 998 m/M

DATUM UND ZEIT 19. Februar 2001, 1710 Uhr Lokalzeit (UTC + 1)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Nach Landung beim Demontieren des Luftfahrzeuges

UNFALLART Umkippen des Ballonkorbes

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	2	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG ---

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Co-Piloten)

Die Pilotin startete um 1620 h in Charmey (Koordinaten: 578 850 / 163 300) und landete mit stehendem Korb in Petit-Mont an einem Hang mit geschätzten 30° Neigung. Zum Ausklinken der Karabinerhaken (Verbindung Hülle-Brennerrahmen) kletterte sie talseitig auf den Korbrand. Der Korb kippte und die Pilotin fiel, sich talwärts drehend, zu Boden. Der Brennerrahmen schlug ihr auf Taillenhöhe in den Rücken. Mit der Ambulanz wurde die Pilotin ins Spital Riaz eingeliefert, wo nur Quetschungen diagnostiziert wurden. Sie verliess das Spital innerhalb von 24 Stunden.

Bern, 19. Februar 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Cessna P210N D-EKVW

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Deutscher Staatsbürger

AUSWEIS PPL / HH von 1967

FLUGSTUNDEN insgesamt 3540 während der letzten 90 Tage: ---
mit dem Unfallmuster 455 während der letzten 90 Tage: 25

ORT Nähe VOR Fribourg

KOORDINATEN --- **HOEHE** FL 160

DATUM UND ZEIT 29. März 2001, ca. 1422 UTC

BETRIEBSART IFR privat

FLUGPHASE Reiseflug in IMC

VORFALLART Leistungsabfall

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG ---

SACHSCHADEN DRITTER ---

VORFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Start erfolgte in Chambéry LFLB um 1456 UTC, leicht verzögert in Bezug auf den für 1440 UTC zugeteilten Slot. Nach der durch eine Unterhaltungsfirma in Chambéry durchgeführten Reinigung des Kraftstoffsystems verlief der Steigflug bis FL160 ohne Probleme, alle Motor-Parameter befanden sich im normalen Bereich.

Der Horizontalflug konnte nach etwa 23 Minuten eingenommen werden. Nach Eindrehen Richtung Wegpunkte SOSAL und KORED betragen die Flugparameter TAS 175 kts, FF 62 l, GS 195 kts und die Aussentemperatur -20°C. Kurz nach Passieren von SOSAL blieb der Motor stehen; die Betätigung des Tankwahlschalters und der Benzinpumpe brachte keine Wirkung. Der Pilot deklarierte Emergency und erbat Radarführung zum nächsten Flugplatz. Im Gleitflug erreichte er Bern mit einer Überhöhung, welche vor dem Landeanflug noch einen Vollkreis nötig machte. In ca. 4000 ft begann der Motor wieder etwas Leistung abzugeben. Nach der problemlosen Landung in Bern konnte das Flugzeug aus eigener Kraft bis zum Abstellplatz rollen.

Bern, 29. März 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLISSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Experimental MCR 01 HB-YHJ

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1947

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt 2000 während der letzten 90 Tage: ---
mit dem Unfallmuster 8 während der letzten 90 Tage: 8

ORT Flugplatz Birrfeld, 500 m SE ARP

DATUM UND ZEIT 31. März 2001, 1225 Uhr Lokalzeit (UTC + 2)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Start - Steigflug

UNFALLART Notlandung nach Motorenpanne

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Zerstört

SACHSCHADEN DRITTER Kleiner Flurschaden

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Flug von Grenchen nach Birrfeld AG. Geplanter Weiterflug nach Triengen.

Nach dem Auftanken rollt der Pilot an den Start. Piste 08 ist in Betrieb. Zum Zeitpunkt des Starts herrscht leichter Wind (5 kts aus ESE), bei strahlendem Wetter. Die Startphase verläuft reibungslos, bis etwa 40 – 50 m über Grund, wo der Motor plötzlich seine Leistung verliert. Zu diesem Zeitpunkt befindet sich das Flugzeug in der Pistenachse etwa 100 m vom Pistenende entfernt. Der Pilot realisiert den Leistungsabfall sofort, drückt die Nase runter und dreht nach rechts, da die Autobahn A1 vor ihm liegt. Durch diese Bewegung sackt das Flugzeug durch und landet hart in einem Acker. Das Flugzeug überschlägt sich dabei um seine Hochachse, so dass beim Stillstand der linke Flügel abgerissen beim Flugzeug liegt. Der Rumpf ist vor dem Leitwerk geknickt.

Der Pilot und sein Passagier entsteigen dem Flugzeug unverletzt.

Bern, 31. März 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Segelflugzeug DG 800S	HB-3156
HALTER	Haltergemeinschaft Aviaticus	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT	Schweizer Bürger, Jahrgang 1965			
AUSWEIS	für Privatpiloten, erneuert am 10.04.2001			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	374:31	während der letzten 90 Tage	0:39
	mit dem Unfallmuster	1:05	während der letzten 90 Tage	---

ORT	Nähe Hof Buschberg		
KOORDINATEN	638.600/259.400	HÖHE	680 m AMSL
DATUM UND ZEIT	1. Mai 2001, ca. 11.35 h		

BETRIEBSART	VFR privat		
FLUGPHASE	Aussenlandung		
UNFALLART	Kollision mit Hindernis		

PERSONENSCHADEN				
		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	ca. 5

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	linker Flügel erheblich beschädigt, rechter Flügel leicht beschädigt, Rumpf quer eingerissen und Längsriss
SACHSCHADEN DRITTER	kleinerer Sachschaden an einem Zaun und an einem Tor aus Metallstangen

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot ist vom Flugplatz Schupfart (LSZI) aus zu einem Übungsflug in Platznähe gestartet. Es handelte sich um seinen zweiten Flug auf diesem Flugzeug, nach einem Probeflug im Herbst 2000. Zur Startzeit herrschte in Platznähe mittelstarker bis starker Südwest- bis Westwind.

Der Schlepp mit dem Schleppflugzeug HB-KCI (Typ Husky) führte vor dem Dorf Wegenstetten nach links auf den Tiersteinberg zu (Einsitzervolte). Nach dem Klinken in steigender Luftmasse über dem Tiersteinberg in Flugrichtung Westen (vom Platz weg) hat der Pilot das Hauptrad eingefahren, worauf die vom vorherigen Besitzer eingebaute Fahrwerkswarnung laut zu piepsen begann, was auch die akustische Anzeige des Variometers übertönte. Der Pilot hat sich daraufhin mit dem Piepsen beschäftigt und versucht, die Bremsklappen aus- und einzufahren. Er hat das Rad nochmals aus- und eingefahren und versucht, in der Nähe des Hauptradhebels einen Schalter zu ertasten. Während dieser Zeit hat er nicht bemerkt, wie er an Höhe verlor (vermutlich im Lee) und immer mehr hinter den Tiersteinberg abtrieb.

Da er bemerkte, dass er schon tief war, nahm der Pilot Kurs auf den Flugplatz. Dieser führte über einen Wald, vor dem noch ein grösseres Feld mit einer Telefonleitung am Ostende lag. Er musste sich entscheiden, entweder den Wald in geringer Höhe zu überqueren oder eine Aussenlandung auf dem Feld zu versuchen. Da der Pilot nicht sicher war, den Wald überqueren zu können, und da ihm angesichts der geringen Höhe nicht mehr viel Zeit zur Verfügung stand, entschied er sich für eine Aussenlandung auf dem Feld. Ohne gross zu überlegen und auch ohne das Hauptrad auszufahren, aber mit Wölbklappen in Landstellung, drehte er nach einem kurzen Queranflug von Südosten her nach rechts in einen Final nach Nordosten ein. Da bemerkte er, wie das Flugzeug zu langsam Höhe abbaute (wegen Rückenwind). Er drückte den Steuerknüppel nach vorne und betätigte die Bremsklappen voll. Er unterflog die Telefonleitung in geringer Höhe (< 1 m) und setzte kurz darauf auf (noch mindestens 50 m vor dem Zaun). Da er bemerkte, dass er nicht vor dem Zaun zum Stillstand kommen würde, legte er den rechten Flügel ab, so dass er seitwärts in den Zaun rutschte. Dabei durchbrach er den Zaun, rutschte weiter über den dahinter liegenden Weg und kam zum Stillstand, wobei der linke Flügel in einem aus Metallstangen bestehenden Tor stecken blieb.

Da der Pilot keine abrupten Schläge während des ganzen Vorgangs wahrgenommen hatte und er sich nach einigen Momenten Bedenkzeit auch körperlich intakt fühlte (schmerzfrei und keine Einschränkungen der Sinneswahrnehmungen), hat er die Haube geöffnet und das Flugzeug verlassen. In der Nähe des Ortes, an dem er zum Stillstand gekommen war, hielten sich zu der Zeit einige Fussgänger auf, welche jedoch nicht zu Schaden gekommen sind.

Bern, 1. Mai 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT A L'INFORMATION ET N'A PAS FAIT L'OBJET D'UNE ENQUÊTE. IL EST BASÉ EXCLUSIVEMENT SUR LES DÉCLARATIONS DE L'ÉQUIPAGE.

AERONEF Jodel-Sicile DR-1051 HB-EBZ

EXPLOITANT Privé

PROPRIETAIRE Privé

PILOTE Citoyen suisse, né en 1950

LICENCE de pilote privé et professionnel valable jusqu'au 21.06.2001

HEURES DE VOL

Total	1096:17	au cours des 90 derniers jours	2:06
Type en cause	plus de 700	au cours des 90 derniers jours	2:06

LIEU Ecuvillens, à gauche de l'entrée de piste 28

DATE ET HEURE 11 mai 2001 à 1712 h locale (UTC + 2)

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Montée après décollage

NATURE DE L'ACCIDENT Panne de moteur

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	---	---

DOMMAGES A L'AERONEF Train, intrados d'aile, hélice et moteur

AUTRES DOMMAGES Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

Une fois les contrôles d'usage effectués, l'avion HB-EBZ s'aligne sur la piste 10 et décolle. A env. 30 m/sol, le pilote remarque que la lampe témoin de pression d'essence s'allume. Il vérifie que le réservoir avant est sélectionné et que la pompe auxiliaire est enclenchée.

Quelques secondes plus tard, le moteur s'arrête; le pilote décide d'effectuer un virage à gauche contre le vent pour se poser à contre-piste.

Ne pouvant rejoindre le seuil de la piste 28, il choisit de poser le Jodel dans un enclos. Après un choc contre un piquet, l'avion atterrit et s'arrête sur une distance de 30 m par un cheval de bois.

Météo: Situation de bise avec rafales prononcées (10-20 kts).

Berne, le 11 mai 2001

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Piper L-4 HB-ODH

HALTER Flugbetriebs AG, 6060 Sarnen

EIGENTÜMER Flugbetriebs AG, 6060 Sarnen

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1948

AUSWEIS CPL(A)

FLUGSTUNDEN insgesamt 1396:25 h während der letzten 90 Tage: 28:00 h
mit dem Unfallmuster 2:33 h während der letzten 90 Tage: 1:35 h

ORT Flugplatz Kägiswil, RWY 03

DATUM UND ZEIT 10. Mai 2001, 2020 LT (UTC + 2)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Ringelpiez mit Bodenberührung

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Höhenruder links beschädigt
Hauptfahrwerk links: Felge beschädigt
Flügel links: Beplankung leicht beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Bei heftigem, teils böigem Gegenwind wurden in Wangen-Lachen 2 Platzvolten durchgeführt.

Beim Rückflug nach Kägiswil wurde im Gegenanflug leichter Rückenwind festgestellt. Der Pilot landete weich, möglicherweise nicht ganz durchgezogen und wegen des Rückenwindes etwas schnell.

Das Flugzeug brach plötzlich nach rechts aus, die Drehung um 180° konnte nicht verhindert werden. Der Flügel bekam dabei Bodenkontakt.

Bern, 10. Mai 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Helikopter Exec 90 HB-YHS

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1944

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt: 107 während der letzten 90 Tage: 5
mit dem Unfallmuster: 59 während der letzten 90 Tage: 5

ORT Guntelsey bei Thun

KOORDINATEN 612 950 / 174 600 **HOEHE** 580 m/M

DATUM UND ZEIT 4. Juni 2001, 1650 LT

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Reiseflug

UNFALLART Harte Landung nach Autorotation

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER Wildzaun und Gehölz an Autobahn auf Länge von 40 m zerstört

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Ca. 5 – 10 Minuten nach dem Start auf dem Flugplatz Thun, während dem Überflug zum Landeort Brüggmatt, auf einer Flughöhe von ca. 80 m/Grund, stellte der Motor ab. Der Helikopter befand sich zu diesem Zeitpunkt über bewaldetem Gebiet, direkt über der Autobahn.

Der Pilot entschloss sich, auf der Fahrspur Richtung Spiez, mittels Autorotation eine Notlandung zu machen. Da der Pilot die Flarephase zu spät einleitete wurden beim massiven Aufprall die beiden Streben zur Halterung der Kufe rechts stark deformiert und der Heckrotor zerstört. Nach dem Aufprall wurde der Helikopter wieder in die Luft katapultiert und mangels funktionstüchtigem Heckrotor unsteuerbar. Dabei wurde er in einer Rollbewegung nach rechts, ca. 85 m nach vorne katapultiert und prallte in Rückenlage neben der Autobahn in den Wildzaun. Hierbei wurden Rumpf und Rotor stark beschädigt. Der Pilot konnte den Trümmern unverletzt entsteigen.

Bern, 4. Juni 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug Discus 2b HB-3316

HALTER SGL Lägern (Schänis)

EIGENTÜMER SGL Lägern (Schänis)

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1954

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt 230h während der letzten 90 Tage: 25h
mit dem Unfallmuster Discus ca.30h/Discus 2b 7h während der letzten 90 Tage: 7h

ORT Bad Ragaz, 1-11/2 km W-NW vom Pistenanfang 12

KOORDINATEN --- **HOEHE** ca. 500 m/M

DATUM UND ZEIT 15. Juni 2001, 1650 LT (UTC + 1)

BETRIEBSART VFR Privat

FLUGPHASE Landephase

UNFALLART Aussenlandung

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Heckröhre gebrochen

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot fand in der Region Bad Ragaz keine Thermik mehr und entschloss sich zur Landung auf dem Flugplatz. Im Anflug, 5 Min. vor der Landung, rief er zweimal 123.50 Bad Ragaz auf, erhielt jedoch keine Antwort. Bei Wind aus Nordost in einer Höhe von 850 m/M, ging er für Piste 12 in den Downwind und machte die entsprechende Meldung. Darauf sah er ein weisses Motorflugzeug im Endanflug. Der Pilot drehte in die Base, sah ein zweites Motorflugzeug (rot/schwarz) im Final recht nahe hinter der ersten Maschine.

Der Pilot befand sich auf Kollisionskurs, etwa 50 m höher. Er beachtete die 2. Maschine nicht, da er die 1. Maschine im Auge hatte. Er wurde überrascht und entschloss sich, eine 360° Kurve zu fliegen. Er wurde zurückversetzt nach W-NW und hatte eine hohe Sinkrate. Wegen der Hochspannungsleitung konnte er nicht mehr in Richtung Piste 12 und nicht mehr gegen den Wind anfliegen. Daraufhin drehte er in Richtung W-NW und musste mit Rückenwind auf einem Acker landen.

Wegen der grossen Geschwindigkeit und einem Drahthindernis vor ihm machte er einen Ringelpietz.

Bern, 15. Juni 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	PA28	HB-PHB
HALTER	Fluggruppe pro Altenrhein	
EIGENTÜMER	Fluggruppe pro Altenrhein	

PILOT	Schweizer Bürger, Jahrgang 1976			
AUSWEIS	CH			
FLUGSTUNDEN	insgesamt:	58:04	während der letzten 90 Tage:	4:00
	mit dem Unfallmuster:	---	während der letzten 90 Tage:	---

ORT	Flugplatz St-Gallen
DATUM UND ZEIT	19. Juni 2001, ca. 1040 h LT

BETRIEBSART	VFR privat
FLUGPHASE	Rollen
UNFALLART	Kollision mit Traktor

PERSONENSCHADEN	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Ja
SACHSCHADEN DRITTER	Nein

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Auf dem Taxiway N Richtung RWY28 rollend, kollidierte das Motorflugzeug HB-PHB mit einem Traktor. Der Pilot hatte diesen nicht gesehen. Er ist der Meinung, dass dieser zu nahe am Taxiway parkiert war.

Es entstand eine Beschädigung an der linken Flügelspitze.

Bern, 19. Juni 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

BUREAU FEDERAL D'ENQUÊTE
SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION

RAPPORT SOMMAIRE (ART. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT A L'INFORMATION ET N'A PAS FAIT L'OBJET D'UNE ENQUÊTE. IL EST BASÉ EXCLUSIVEMENT SUR LES DÉCLARATIONS DE L'ÉQUIPAGE.

AERONEF	Avion Europa	HB-YIB
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE	Citoyen suisse, année de naissance 1943
LICENCE	ATPL

HEURES DE VOL	Total	15'000	au cours des 90 derniers jours	----
	Type en cause	27.06	au cours des 90 derniers jours	----

LIEU	Finale piste 33 à Bex
DATE ET HEURE	21 juin 2001, 16h45 LT

TYPE D'UTILISATION	VFR privé
PHASE DU VOL	Approche
NATURE DE L'ACCIDENT	Atterrissage d'urgence

TUES ET BLESSES

	Equipe	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	---	

DOMMAGES A L'AERONEF	Train d'atterrissage, hélice
-----------------------------	------------------------------

AUTRES DOMMAGES	Cultures endommagées
------------------------	----------------------

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

Alors que l'avion se trouve en approche finale pour la piste 33, le moteur s'arrête. Le pilote effectue un atterrissage d'urgence avant les arbres dans un champ cultivé.

Berne, le 21 juin 2001

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Janus C HB-1568

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT 1 (FLUGLEHRER) Schweizer Bürger, Jahrgang 1965

AUSWEIS CH

FLUGSTUNDEN	insgesamt	351:56	während der letzten 90 Tage	48:52
	mit dem Unfallmuster	69:50	während der letzten 90 Tage	4:19

PILOT 2 (FLUGSCHÜLERIN) Schweizer Bürgerin, Jahrgang 1971

AUSWEIS CH

FLUGSTUNDEN	insgesamt	200:18	während der letzten 90 Tage	53:33
	mit dem Unfallmuster	1:37	während der letzten 90 Tage	1:37

ORT Flugplatz St. Gallen

DATUM UND ZEIT 1. Juli 2001, 18.45 h Lokalzeit

BETRIEBSART VFR Schulung

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Ringelpiez

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	2	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Rumpfende abgebrochen

SACHSCHADEN DRITTER Keiner

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Pilotin)

Im Rahmen einer Umschulung auf Janus C wurden Seilrissübungen bei Windenstart durchgeführt.

Die Pilotin entschloss sich, die Landung nach dem „Seilriss“ in Startrichtung durchzuführen. Nach dem Aufsetzen berührte nach Aussagen von zwei Fluglehrern der rechte Flügel den Boden, was zu einem Ringelpiez führte.

Bern, 1. Juli 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG 2/3 P-51 D Mustang (Eigenbau) HB-YGZ

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1937

AUSWEIS PPL

FLUGSTUNDEN	insgesamt	1268.00	während der letzten 90 Tage	3.58
	mit dem Unfallmuster	0.03	während der letzten 90 Tage	0.03

ORT Selzach, ca. 300 m vor Altreu / SO

KOORDINATEN 07°26.75' / 47°11.35' **HÖHE** ca. 430 m/M

DATUM UND ZEIT 2. Juli 2002, 2015 LT

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Start

UNFALLART Notlandung

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Zerstört

SACHSCHADEN DRITTER Gering

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Es handelte sich um den ersten Flug der Maschine. Es war vorgesehen, das Flugzeug von Grenchen nach Belp zu überfliegen.

Der Pilot führte einen Hochgeschwindigkeits-Rollversuch auf Piste 07 durch. Danach entschloss er sich für den Start zum Erstflug. Im Steigflug bemerkte er einen Drehzahlabfall des Motors und Rauchausstoss bei den Auspuffen auf beiden Seiten.

Der Pilot entschied sich zu einer Notlandung in Flugrichtung.

Bei der ersten Bodenberührung riss das Fahrwerk ab, nach weiteren ca. 35 m kam das Flugzeug auf der Nase zum Stillstand.

Es brach kein Feuer aus.

Bern, 2. Juli 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Piper L-4 HB-ODH

HALTER Flugbetriebs AG, 6060 Sarnen

EIGENTÜMER Flugbetriebs AG, 6060 Sarnen

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1976

AUSWEIS PPL(A)

FLUGSTUNDEN insgesamt 101:43 h während der letzten 90 Tage: 39:43 h
mit dem Unfallmuster 5:28 h während der letzten 90 Tage: 0:13 h

ORT Flugplatz Kägiswil, RWY 03

DATUM UND ZEIT 3. Juli 2001, 1600 LT (UTC + 2)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Ringelpiez mit Bodenberührung

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Flügel rechts: Bepunktung aufgerissen, Randbogen beschädigt
Höhenruder und Querruder rechts leicht beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Nach einem ersten touch and go auf der Piste 03 landete der Pilot ein zweites Mal. Nach einer Dreipunktlandung auf der Centerline brach das Flugzeug nach links aus. Der Pilot erkannte die Situation zu spät, um Gegenruder zu geben, und das Flugzeug kam in entgegengesetzter Richtung zum Stillstand. Während der Drehung um 180° berührte die rechte Flügelspitze den Boden.

Bern, 3. Juli 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Robin DR 400 / 180 R	HB-KAP
HALTER	Flugschule Grenchen, 2540 Grenchen	
EIGENTÜMER	Flugschule Grenchen, 2540 Grenchen	

PILOT 1 (FLUGLEHRER)	Schweizer Bürger, Jahrgang 1962			
AUSWEIS	CPL			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	940	während der letzten 90 Tage	158
	mit dem Unfallmuster	250	während der letzten 90 Tage	65

PILOT 2 (FLUGSCHÜLER)	Schweizer Bürger, Jahrgang 1982			
AUSWEIS	für Privatpiloten			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	20	während der letzten 90 Tage	12
	mit dem Unfallmuster	---	während der letzten 90 Tage	---

ORT	Flugplatz Ecuwillens			
DATUM UND ZEIT	13. Juli 2001, 17.45 UTC			

BETRIEBSART	VFR, Schulung			
FLUGPHASE	Landung			
UNFALLART	Vibrationen (Shimmy-Effekt)			

PERSONENSCHADEN				
		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	2	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Propeller
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Fluglehrers)

Navigationsflug mit Schüler FVS. Start in Grenchen um 1830 LT, via St. Hippolyte (F), nach Ecuwillens.

Einflug und korrekter, stabilisierter Anflug in Ecuwillens durch Flugschüler um 1940LT. Landung im 1/3 der RWY 10 um 1945 LT.

Nach dem Aufsetzen des Bugrades stärker werdende Vibrationen (Shimmy-Effekt). Das Flugzeug zog stark nach rechts. Die Versuche des Fluglehrers, das Flugzeug auf der Centerline zu halten und mässiger Einsatz der Handbremsen (im Flugzeug KAP sind keine Fussbremsen eingebaut) waren erfolglos. Das Bugrad stellte sich quer nach rechts, gegenüber Rollrichtung des Flugzeuges. Der linke Flügel berührte RWY und das Flugzeug stellte sich nach vorne auf die Propellernabe. Der Propeller berührte den Boden und das Flugzeug kam abgewinkelt um 90° (=Hdg. 190), zwischen Centerline und südlicher Begrenzung RWY 10, Mitte Piste, zum Stillstand.

Der Flugschüler und der Fluglehrer verliessen das Flugzeug, nach dem Ausschalten des Hauptschalters, Alternator, Magnetos und Benzinbahn off. Der Motor drehte während dem ganzen Vorfall im Leerlauf und nach dem Berühren des Propellers am Boden stellte dieser ab.

Das Flugzeug war bereits am 30. Juni 2001 wegen Shimmy-Effekt bei Farner AG in Grenchen zur Reparatur. In der Zeit bis 13. Juli 2001 wurde das Flugzeug für Segelflugzeugschlepp auf Graspisten eingesetzt, auf denen der Shimmy-Effekt nicht bemerkt wird.

Bern, 13. Juli 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT A L'INFORMATION ET N'A PAS FAIT L'OBJET D'UNE ENQUÊTE. IL EST BASÉ EXCLUSIVEMENT SUR LES DÉCLARATIONS DE L'ÉQUIPAGE.

AERONEF Janus CE HB-3132

EXPLOITANT Privé

PROPRIETAIRE Privé

PILOTE Citoyen suisse, année de naissance 1943

LICENCE Pilote de vol à voile

HEURES DE VOL	Total	1155	Au cours des 90 derniers jours	43
	Type en cause	82	Au cours des 90 derniers jours	19

LIEU Aérodrome de Montricher

DATE ET HEURE 17 juillet 2001, 1630 LT

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Approche

NATURE DE L'ACCIDENT Atterrissage avant la piste

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	1	

DOMMAGES A L'AERONEF Fuselage cassé, bord d'attaque de l'aile droite enfoncé

AUTRES DOMMAGES Arbustes endommagés

Déroulement du vol (selon déclarations du pilote)

Suite à un vol d'une durée approximative de 4 heures, le planeur se présente à env. 950 m/mer en zone de perte d'altitude à Montricher pour l'atterrissage en piste 21. La branche de vent arrière s'effectue à une altitude de 850 m/mer avec une position des volets de + 8° et une vitesse d'env. 100 km/h. En début de finale, le pilote déverrouille les aéro-freins et les sort d'environ 1/3.

Ensuite, il place les volets en position d'atterrissage et constate que le taux de descente augmente considérablement. Il ne peut corriger cette situation et le planeur heurte la haie d'arbustes située à 150 m du seuil de piste 21.

Berne, le 17 juillet 2001

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Piper PA60 N6902T

HALTER Globe Aeronautics, 3240 Air Field Drive, East Lakeland, Florida

EIGENTÜMER Globe Aeronautics, 3240 Air Field Drive, East Lakeland, Florida

PILOT Bürger der Vereinigten Staaten von Amerika

AUSWEIS C

FLUGSTUNDEN insgesamt: 2'000 während der letzten 90 Tage: 156
mit dem Unfallmuster: 11 während der letzten 90 Tage: 1

ORT Flughafen Bern-Belp

DATUM UND ZEIT 18. Juli 2001, 10.52 LT (UTC + 2)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Start

UNFALLART Kontrollverlust beim Rollen

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Fahrwerk, Klappen und Propeller beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER 3 Pistenlampen inkl. Befestigung beschädigt

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Beim Start mit einer Geschwindigkeit von ca. 75 kts verlor der Pilot die Kontrolle über das Flugzeug. Die Maschine wich nach rechts von der Piste 14 ab, überrollte 3 Pistenrandlampen und kam im Gras zum Stillstand. Das Flugzeug rollte aus eigener Kraft zurück auf die Piste und zum Unterhaltsbetrieb. Die Bugradsteuerung funktionierte.

Bern, 18. Juli 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Segelflugzeug ASK-21	HB-1884
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT 1 (FLUGLEHRER)	Schweizer Bürger, Jahrgang 1975			
AUSWEIS	CH			
FLUGSTUNDEN	insgesamt:	213	während der letzten 90 Tage:	40
	mit dem Unfallmuster:	15	während der letzten 90 Tage:	15

PILOT 2 (FLUGSCHÜLER)	Deutscher Staatsbürger, Jahrgang 1973			
AUSWEIS	CH			
FLUGSTUNDEN	insgesamt:	6:11	während der letzten 90 Tage:	6:11
	mit dem Unfallmuster:	6:11	während der letzten 90 Tage:	6:11

ORT	Flugplatz Schupfart		
DATUM UND ZEIT	18. Juli 2001, 13.07 Uhr Lokalzeit		

BETRIEBSART	VFR Schulung		
FLUGPHASE	Anflug		
UNFALLART	Aussenlandung		

PERSONENSCHADEN	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	2	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Bugfahrwerk, Höhenflosse beschädigt
SACHSCHADEN DRITTER	keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Fluglehrers)

Um 13.04 Uhr startete das Segelflugzeug ASK21 HB-1884 auf der Piste 25 an der Seilwinde zu einem Ausbildungsflug. Gemäss dem Windsack betrug der Wind zu diesem Zeitpunkt ca. 10 km/h aus ca. 250 Grad.

Beim Eindrehen in den Endanflug realisierte der Fluglehrer, dass das Segelflugzeug zu tief war, um auf der Piste 25 landen zu können. Er übernahm das Steuer, um eine Aussenlandung auf einem kurz gemähten Feld auf der rechten Seite, ca. Richtung 320 Grad, auszuführen.

Während der Drehung nach rechts (Fahrtmesser ca. 100 km/h) erfuhr das Segelflugzeug einen unerwartet massiven und plötzlich auftretenden Leeabwind. Durch die eingeleitete Kurve hängte der rechte Flügel zuerst im Gras an, dann prallten das Bug- und das Hauptfahrwerk relativ hart auf das vor dem Aussenlandefeld liegende Teersträsschen auf.

Bern, 18. Juli 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Piper PA18-180M HB-OQB

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1964

AUSWEIS für Berufspiloten

FLUGSTUNDEN	insgesamt:	940.55	während der letzten 90 Tage:	141.18
	mit dem Unfallmuster:	76.12	während der letzten 90 Tage:	3.22

ORT Ebnefluh

KOORDINATEN 639 300 / 148 050 **HOEHE** 3'480 m/M

DATUM UND ZEIT 14.08.2001, 1351 LT

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung, Umkehrkurve am Boden

UNFALLART Fahrwerksbruch

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Fahrwerk rechts, Flügel rechts und Propeller

SACHSCHADEN DRITTER ----

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot landete das Flugzeug auf dem unteren Teil der Ebnefluh. Auf Grund des abflachenden und anschliessend wieder steiler ansteigenden Geländes unterschätzte er die Geschwindigkeit des Flugzeuges und leitete die Umkehrkurve für den Abflug zu früh ein. Unter der dadurch verursachten Querbelastung brach das rechte Fahrwerk und das Flugzeug berührte mit dem rechten Flügel den Schnee. Bevor der Propeller den Schnee berührte, konnte der Motor durch Verarmen des Gemisches abgestellt werden.

Die Insassen konnten das Flugzeug unverletzt verlassen und über Funk bei einem anderen Gletscherpiloten Hilfe anfordern.

Bern, 14. August 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Helikopter Robinson R22	HB-XZT
HALTER	Heli-East	
EIGENTÜMER	Heli-East	

PILOT	Schweizer Bürger, Jahrgang 1964
--------------	---------------------------------

AUSWEIS	CH
----------------	----

FLUGSTUNDEN	insgesamt:	ca. 1400 h	während der letzten 90 Tage:
	mit dem Unfallmuster:		während der letzten 90 Tage:

ORT	Ochsenalp / GR
------------	----------------

KOORDINATEN	----	HOEHE	1800 m/M
--------------------	------	--------------	----------

DATUM UND ZEIT	27. August 2001
-----------------------	-----------------

BETRIEBSART	VFR, Gewerbsmässig
--------------------	--------------------

FLUGPHASE	Start
------------------	-------

UNFALLART	Roll over
------------------	-----------

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	1	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Beschädigt
--------------------------------	------------

SACHSCHADEN DRITTER	----
----------------------------	------

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot führte frühmorgens mit dem Helikopter einen gewerbsmässigen Arbeitsflug auf die Ochsenalp aus. Die dortige Landung erfolgte auf rund 1800 m. Die Temperatur betrug 6 bis 8 Grad Celsius bei einem QNH von 1019hP. Es herrschte ein Wind von 5 bis 15 km/h, der vom Berg wehte.

Den Start führte der Pilot gegen den Wind hin aus, um umgehend danach talwärts abzdrehen, was eine entsprechende Rückenwindkomponente zur Folge hatte. Unter diesen Gegebenheiten reichte die Leistung zur Beibehaltung der erforderlichen Flughöhe nicht aus, was sich im Abfall der Rotordrehzahl äusserte. Um diese wieder aufzubauen, war der Pilot gezwungen, den Kollektivhebel abzusenken, was unweigerlich zu einem Höhenverlust und einem erneuten Bodenkontakt führte, nachdem er für die sichere Durchführung dieses Manövers vorher keine genügende Flughöhe erreichen konnte. Dabei sank der Helikopter mit der linken Kufe im sumpfigen Alpboden ein und der Hauptrotor bekam Bodenberührung.

Bern, 27. August 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECKE DER INFORMATION ERSTELLT. ES WURDE KEINE UNTERSUCHUNG DURCHGEFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Piper PA-46-310P Malibu HB-PKP
HALTER Malibu Aviation AG, Wiesentalstrasse 6, 9100 Herisau
EIGENTÜMER Malibu Aviation AG, Wiesentalstrasse 6, 9100 Herisau

PILOT Schweizer Bürger, Jahrgang 1953
AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt: 879:27 während der letzten 90 Tage: 26:57
mit dem Unfallmuster: 284:00 während der letzten 90 Tage: 26:57

ORT Flughafen Bern-Belp
DATUM UND ZEIT 19. Oktober 2001, 0934 LT

BETRIEBSART VFR privat
FLUGPHASE Landung
UNFALLART Fahrwerk am Boden eingefahren

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller, Fahrwerk, Rumpf
SACHSCHADEN DRITTER Es entstand kein Drittschaden

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der downwind und der Anflug verliefen normal. Beim final check war das Fahrwerk draussen (3 green). Beim Aufsetzen war nicht wie sonst ein klarer Widerstand zu spüren. Der Pilot konzentrierte sich darauf, die Landung sauber fertig zu machen. Das Flugzeug kam mit eingefahrenem Fahrwerk zum Stillstand.

Bern, 19. Oktober 2001

Büro für Flugunfalluntersuchungen