



**Summarische Berichte
des Büros für
Flugunfalluntersuchungen**

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003



Rapports sommaires du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

du 1er janvier au 31 décembre 2003

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	PA 34	HB-LQY		
HALTER	Malbuwit AG, Postfach 202, 3123 Belp			
EIGENTÜMER	Malbuwit AG, Postfach 202, 3123 Belp			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1948			
AUSWEIS	ATPL (A) / JAR			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	8335:00	während der letzten 90 Tage	75:00
	mit dem Unfallmuster	80:00	während der letzten 90 Tage	1:54
ORT	Flugplatz Altenrhein			
KOORDINATEN	---	HOEHE	---	
DATUM UND ZEIT	9. Januar 2003, 15:35 LT			
BETRIEBSART	IFR Schulung			
FLUGPHASE	Landung			
UNFALLART	Bodenberührung des rechten Propellers			
PERSONENSCHADEN				
		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Rechter Propeller beschädigt			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Die Landung erfolgte nach einem ILS-Anflug auf Piste 10 mit korrekten Anflugelementen.

Nach dem Aufsetzen des Flugzeuges erfolgten ca. 3 „Hüpfer“ mit Nickbewegungen um die Querachse. Dabei touchierte der rechte Propeller die Piste. Nach dem Abstellen des Motors stellte der Pilot eine Beschädigung der Propellerspitzen fest.

Bei diesem Vorfall handelt es sich nicht um ein technisches Problem. Das Flugzeug wurde anschliessend zur Kontrolle an die Maintenance in Altenrhein übergeben.

Bern, 9. Januar 2003

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	Robin DR 400-140B	HB-KDD
EXPLOITANT	Air-club d'Yverdon-les-Bains, CP 20, 1401 Yverdon-les-Bains	
PROPRIETAIRE	Air-club d'Yverdon-les-Bains, CP 20, 1401 Yverdon-les-Bains	

PILOTE de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1940

LICENCE BB(A)

HEURES DE VOL	Total	3890:00	Au cours des 90 derniers jours	5:00
	Type en cause	env. 200:00	Au cours des 90 derniers jours	3:24

LIEU Finale 05 Yverdon

COORDONNEES env. 1 km du seuil 05 **ALTITUDE** 1420 ft/MSL

DATE ET HEURE 16 janvier 2003, 19:38 LT

TYPE D'UTILISATION VFR de nuit

PHASE DU VOL Approche

NATURE DE L'ACCIDENT Collision avec sommet d'une haie

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Bord d'attaque de l'aile endommagé

AUTRES DOMMAGES Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

Arrivé vers 18h45 à l'aérodrome d'Yverdon pour faire un vol d'instruction, l'instructeur décide de faire d'abord trois tours de piste seul à bord.

Après avoir fait le plein d'essence et un contrôle très minutieux de l'avion, l'instructeur décolle pour un premier tour de piste.

Tandis qu'il est en vent arrière, le pilote remarque un avion qui fait une finale beaucoup plus longue que celle prévue sur la carte VAC d'Yverdon. Obligé de tourner dans une finale très longue lui aussi, le pilote commence sa descente à partir de 2'000 pieds. Arrivé en courte finale, le pilote est ébloui par la luminosité excessive de l'éclairage de piste. Il voit difficilement les instruments. Il a l'impression de descendre dans un trou noir. Son phare d'atterrissage trop faible par rapport à l'éclairage de piste ne lui montre pas la dernière haie. Il la percute vers 19h38. Touchant le sommet des arbres, l'avion est brusquement freiné. Le pilote récupère la machine qui vole alors complètement de travers à cause des dégâts à l'aile.

Après l'atterrissage sur la piste 05, le pilote roule l'avion jusqu'au hangar et annonce les dégâts au chef de place, qui comme les autres personnes présentes, n'a rien vu à cause de la distance et de l'obscurité.

Une demi-heure environ après l'accident, l'éclairage de piste a subit une panne totale et définitive.

Berne, le 16 janvier 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Cessna F 172 L	HB-CWE		
HALTER	Alp-Air Bern AG, Flughafen Bern, 3123 Belp			
EIGENTÜMER	Alpar AG, Flug- + Flugplatzgesellschaft, 3123 Belp			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1949			
AUSWEIS	PPL (A)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	135:20	während der letzten 90 Tage	2:56
	mit dem Unfallmuster	24:21	während der letzten 90 Tage	1:31
ORT	Flughafen Bern-Belp, Piste 32, auf Höhe Rollweg Charly			
KOORDINATEN	---	HOEHE	---	
DATUM UND ZEIT	5. März 2003, 16:21 LT			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Landung			
UNFALLART	Durchsacken mit anschliessendem Aufprall			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	3	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Propellerbeschädigung inkl. Bugfahrwerk, Vorderrad inkl. Felge und Brandschott eingedrückt, Heck vermutlich gestaut. Weitere Schäden können erst nach Zerlegung festgestellt werden.			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

1. Anflug im Flare zu langsam – Durchstarten
2. Landeanflug mit Full Flaps $V = \text{ca. } 70 \text{ Knoten}$

Nach Gate beginnen mit Abflachen.

Zuviel Zug am Steuerhorn, leichtes Wegsteigen und erstes Durchsacken, Aufprall leicht, Wegspicken vom Boden (vermutlich etwas gezogen). Zweiter Aufprall führte zum Schaden: Full power und Wegsteigen gemäss Vorschrift – Volte – Landung normal ohne Probleme.

Bern, 5. März 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	ASK-21	HB-1811		
HALTER	Segelfluggruppe Bern, Postfach, 3001 Bern			
EIGENTÜMER	Segelfluggruppe Bern, Postfach, 3001 Bern			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1970			
AUSWEIS	für Segelflieger (GLIDER)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	406	während der letzten 90 Tage	0
	mit dem Unfallmuster	80	während der letzten 90 Tage	0
ORT	Flugplatz Bern-Belpmoos, Segelfluggelände			
KOORDINATEN	---	HOEHE	---	
DATUM UND ZEIT	09. März 2003, 17:15 LT			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Endanflug			
UNFALLART	Durchsacken aus überzogenem Zustand			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	2	---	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Beschädigung am Rumpf			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Am 9. März 2003 flog der verantwortliche Pilot mit einem Kollegen (Segelflugpilot einer anderen Gruppe) in Bern-Belpmoos mit der ASK-21 HB-1811 der SG Bern.

Es handelte sich um einen kurzen Trainingsflug im Platzbereich mit einer Landung in Pistenrichtung 14. Die Einteilung der Landevolte war nicht optimal, in der Base war er zu hoch, weshalb er im Final eine Glissade einleitete. Nach Ausleiten der ersten Glissade hatte er den Eindruck, immer noch zu hoch zu sein und setzte zu einer zweiten Glissade an.

Wegen der Bodennähe realisierte er, dass die Glissade sofort ausgeleitet werden muss. Gemäss Aussage eines Beobachters zog er in dem Moment und das Flugzeug kam in eine Nose-up-Lage. Durch den überzogenen Flugzustand in ca. 3-5 m Höhe erfolgte die Bodenberührung zuerst mit dem Heck, dann schlug die Nase heftig zu Boden. Die Ausrollstrecke war sehr kurz.

Gründe für den Vorfall sind der nicht stabilisierte Endanflug, die falsche Einschätzung von Geschwindigkeit und Höhe im letzten Teil des Endanfluges sowie möglicherweise eine Fehlmanipulation nach Ausleiten der Glissade.

Auf der ASK-21 verfügt der Pilot über 80 Stunden Flugerfahrung, jedoch über eindeutig zuwenig Training am Anfang der Saison. Trotz einer Gesamtflugerfahrung von über 400 Stunden hätte der Flug mental besser vorbereitet werden müssen. Alarmsignale und Stressfaktoren wurden deshalb zu spät erkannt.

Bern, 9. März 2003

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	PA 18-180 M	HB-PHX		
EXPLOITANT	GVMG, Route du Muzot, 3968 Veyraz			
PROPRIETAIRE	GVMG, Route du Muzot, 3968 Veyraz			
PILOTE	de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1958			
LICENCE	PPL (A) / JAR; BB (A)			
HEURES DE VOL	Total	1362:47	Au cours des 90 derniers jours	23:41
	Type en cause	272:24	Au cours des 90 derniers jours	7:28

LIEU	Croix de Coeur		
COORDONNEES	584 200 / 107 800	ALTITUDE	2100 m/M
DATE ET HEURE	12 mars 2003, 14:10 LT		

TYPE D'UTILISATION	VFR instruction glaciers
PHASE DU VOL	Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT	Collision avec le terrain

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	2	---	---

DOMMAGES A L'AERONEF endommagé

AUTRES DOMMAGES aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

A 13:13 heures, l'instructeur part avec son élève en direction du glacier Breney bas. Tout le vol se déroule sans difficulté. Ils exécutent six atterrissages sur le glacier de Breney bas. Vu que le vent augmente, ils repartent en direction de la Croix de Cœur. Ils survolent la place de la Croix de Cœur. Sur la crête du haut, l'instructeur voit deux manches à air à environ 45°.

Ils effectuent une volte normale et se présentent en finale. L'élève stabilise l'avion à une vitesse de 80 kts. Peu avant l'atterrissage, l'instructeur remarque qu'ils descendent toujours plus avec le régime du moteur plein gaz.

L'instructeur reprend les commandes de manière à éviter une bosse de neige et engage un virage à droite. L'avion touche le sol avec les deux skis principaux et se retourne.

Les deux pilotes, attachés avec les ceintures dorsales, sortent indemnes de l'avion.

Berne, le 12 mars 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Piper Turbo Arrow 3	HB-POB
HALTER	EFOS Flight-Charter AG, Flughafenstrasse 14, 8302 Kloten	
EIGENTÜMER	EFOS Flight-Charter AG, Flughafenstrasse 14, 8302 Kloten	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1980			
AUSWEIS	PPL (A) / JAR			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	118:19	während der letzten 90 Tage	12:58
	mit dem Unfallmuster	30:47	während der letzten 90 Tage	8:02

ORT	Flugplatz Langenthal		
KOORDINATEN	47°11' N / 007°44' E	HOEHE	480 m/M
DATUM UND ZEIT	14. März 2003, 17:50 LT		

BETRIEBSART	VFR privat
FLUGPHASE	Start
UNFALLART	Kollision mit Hindernis

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Totalschaden
SACHSCHADEN DRITTER	Warnschild beschädigt

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Vor dem Abflug tankte der Pilot 60 Liter. Somit betrug der gesamte Tankinhalt ca. 100 Liter. Danach startete er das Triebwerk und wartete ca. 8 – 10 Minuten bis die Öltemperatur zu steigen begann. Dann rollte der Pilot an das Ende der Graspiste. Durch die Bisenlage war RWY 05 in Betrieb. Vor dem Auflinieren machte er den *run-up check* und den *check before take off*. Er wählte Klappenstellung 2 für *short field take off*. Dann machte der Pilot den *line up* auf RWY 05. Während er die Bremsen betätigte, erhöhte er die Leistung auf max. *take off power*. Nun löste er die Bremsen und das Flugzeug begann auf der weichen Graspiste zu beschleunigen. Während dem *ground roll* kontrollierte der Pilot den *Manifold + Speedindicator*. Anfangs waren beide Werte mehr oder weniger normal. Doch bei ca. 55 Knoten beschleunigte die Piper Turbo Arrow im weichen Gras nicht mehr weiter. Doch da sich gleich am Pistenende ein Bachtobel befindet, entschloss sich der Pilot, keinen Startabbruch zu vollziehen. Er liess die Leistung weiterhin auf max. *take off power* stehen und zog am Ende der Piste am Höhensteuer. Das Flugzeug hob dann mit Mindestgeschwindigkeit ab und touchierte mit dem linken Flügel eine Warn- tafel, welche an einem Weg zwischen Pistenende und Bachtobel stand. Zum Glück konnte der Pilot das Bachtobel noch überfliegen, da das Einstecken mit der Flugzeugnase im Bachtobel noch viel schlimmere Folgen gehabt hätte. Da das Flugzeug aber noch sehr langsam flog, reichte das Einwirken dieser Kraft aus, um das Flugzeug nach links abzdrehen und wieder zu Boden zu drücken. Dabei streifte der linke Flügel den Boden zuerst, wodurch sich das Flugzeug noch drehte. Nach dem Bodenkontakt stellte der Pilot gleich den Benzinahn und alle elektrischen Verbraucher sowie den Hauptschalter ab. Dann konnte er die Kabine zum Glück unverletzt verlassen.

Bern, 14. März 2003

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	Cap 231	HB-MSV
EXPLOITANT	Association Extra 230, Pierre de Savoie 49b, 1400 Yverdon 1	
PROPRIETAIRE	Association Extra 230, Pierre de Savoie 49b, 1400 Yverdon 1	

PILOTE de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1949

LICENCE PPL (A) / JAR; ACR (A)

HEURES DE VOL	Total	env. 1160:00	Au cours des 90 derniers jours	
	Type en cause	05:27	Au cours des 90 derniers jours	05:27

LIEU Aérodrome d'Yverdon

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 14 mars 2003, env. 16.00 LT

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Entraînement voltige

NATURE DE L'ACCIDENT Atterrissage d'urgence suite à une panne moteur

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Hélice / train et voilure

AUTRES DOMMAGES Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

A la fin d'une phase de vol descendante, le moteur s'arrête. Malgré la procédure de redémarrage, le moteur ne redémarre pas. Le fort vent de face ne permet pas au pilote de rejoindre la piste. L'avion se pose dans un champ labouré et capote. Il reste environ 12 litres d'essence, seul 2 litres ne sont pas utilisables en vol.

Berne, le 14 mars 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG Grunau Baby II, weiss HB-183**HALTER** Haltergemeinschaft Grunau Baby**EIGENTÜMER** Haltergemeinschaft Grunau Baby

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1964**AUSWEIS** für Segelflieger (GLIDER)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	155	während der letzten 90 Tage	3
	mit dem Unfallmuster	0	während der letzten 90 Tage	0

ORT Flugplatz Dittingen**KOORDINATEN** N 47°26'21" / E 07°29'22" **HÖHE** 550 m/M**DATUM UND ZEIT** 11. April 2003, 19:17 LT

BETRIEBSART Einweisungsflug**FLUGPHASE** Landung**UNFALLART** Zu lange Landung, Kollision mit Hindernis

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Zerstört**SACHSCHADEN DRITTER** Geringer Flurschaden

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Flugverlauf

Sowohl Start wie Schlepp verliefen gut. Die Schwerpunktfrage war in Ordnung. Das Flugzeug konnte neutral gesteuert werden, praktisch ohne Nachdrücken. Nach dem Ausklinken in 1200 bis 1250 m, Finden der Horizontalfluglage. Optik zum Horizont im offenen Cockpit. Schwerpunktfrage leicht kopflastig, war aber kein Problem zum Aussteuern. Kurvenwechsel, einige Kreise, Ausprobieren der Glissade links und rechts.

Das Flugzeug liess sich gut steuern. Gute Ruderwirksamkeit, allerdings geringe Steuerdrücke. Der Pilot fühlte sich aber sofort einigermaßen „zu Hause“ und fand Gefallen am Flugverhalten. Schon bald war die Abkreishöhe erreicht.

Die Abflughöhe in den Gegenanflug betrug gemäss Höhenmesser ziemlich genau 200 m über Grund (Platzhöhe). Der Gegenanflug entlang dem Hang bzw. die Sicht (Optik) querab zum Hang schien dem Piloten zu diesem Zeitpunkt in Ordnung. Im Queranflug baute er noch keine Höhe ab, da er sicher sein wollte, die Hügelkuppe bzw. den Pistenanfang zu erreichen. Erst im Endanflug stellte er einigermaßen erstaunt fest, dass er zu hoch anflog. Die eingeleitete Glissade zeigte im ersten Moment nicht die gewünschte Wirkung. Danach konnte er einen relativ steilen Gleitwinkel erreichen, hatte jedoch eine leichte Abdrift nach links zur Pistenachse.

Zu diesem Zeitpunkt wurde dem Piloten klar, dass das mit dem Pistenende vermutlich nicht mehr aufgehen würde. (Das Verlassen des Endanfluges schien ihm nicht ratsam, da auch der Pistenrand von Bäumen eingesäumt ist.)

Schliesslich hatte er aber doch Bodenkontakt. Wie viele Meter vor dem Waldrand dies geschah, wurde von ihm nicht bewusst wahrgenommen (sicher relativ knapp).

Eine richtige Landung wäre nicht mehr möglich gewesen. Das Ausleiten der Glissade erfolgte offenbar nicht mehr ganz vollständig (Rumpflängsachse). Mit der Überfahrt aus der Glissade war er zu schnell, sodass ihm das Flugzeug noch einmal leicht nach rechts abhob. Zum Schluss versuchte er noch mit dem Seitensteuer den Rumpf neben einer Baumgruppe (innerhalb des Waldrandes) vorbei zu steuern, bevor das Flugzeug mit den Sträuchern und Bäumen am Pistenende kollidierte.

Gründe und Ursachen

- Downwind und Queranflug waren zu nahe am Platz. (Die Hanglage hat den Piloten sicher irritiert. Da die Piste von einer Baumreihe teilweise verdeckt wird, wurde die Höheneinschätzung ev. erschwert.)
- Der zu erwartende schlechte Gleitwinkel des Flugzeugs hielt den Piloten davon ab, weiter vom Platz weg zu fliegen (Volte).
- Pistenlänge (Am Startort praktisch am Waldrand erschien dem Piloten die Piste relativ lang, so dass er die Vorstellung hatte, einen möglichen Höhenüberschuss im Endanflug abbauen zu können. Dies erwies sich jedoch als Trugschluss.)
- Der Startort mit seiner leichten Hangneigung sah für den ersten Start einladend, um nicht zu sagen verlockend, aus.
- Die Platzeinweisung wurde von der Fluglehrerin mit platzeigenen Unterlagen durchgeführt (Volte, mögliches Aussenlandefeld, usw.). Durch die fortgeschrittene Zeit am späteren Nachmittag äusserte der Pilot den Wunsch nach einem Platzeinweisungsflug nicht mehr. (Es herrschte jedoch zu keiner Zeit Hektik auf dem Platz. Das Flugzeug wurde seriös aufgebaut. Aussenkontrolle und Ruderkontrolle wurden durchgeführt.)

- Erster Flug auf diesem Muster.
- Kurzer Flug für Erstflug.
- Wenig Erfahrung auf fremden Plätzen.
- Dem AIP, das der Pilot am Morgen mit einem Kollegen im Birrfeld konsultierte, waren keine Informationen zu entnehmen.

Schlussbetrachtung

Die Hauptgründe für den Unfall sieht der Pilot in

- Fehlende Platzeinweisung im Flug
- Hanglage des Platzes
- ev. Pistenlänge.

Am Start hatte der Pilot keine Bedenken oder irgendwelche unguuten Gefühle, sonst hätte er den Flug nicht durchgeführt.

Bern, 11. April 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	DR40	HB-KFU		
HALTER	FSA Fliegerschule St. Gallen, Postfach 8, 9423 Altenrhein			
EIGENTÜMER	FSA Fliegerschule St. Gallen, Postfach 8, 9423 Altenrhein			
PILOT	Deutscher Staatsbürger, Jahrgang 1963			
AUSWEIS	PPL (A) / JAR			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	67	während der letzten 90 Tage	28
	mit dem Unfallmuster	22	während der letzten 90 Tage	17
ORT	St. Gallen			
KOORDINATEN	RWY 28, LSZR	HOEHE	1306 ft/MSL	
DATUM UND ZEIT	17. April 2003, 18:08 LT			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Landung			
UNFALLART	Seitliches Verlassen der Piste			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	3	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Rechtes Fahrwerk beschädigt			
SACHSCHADEN DRITTER	RWY Edge Light defekt			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach normalem Landeanflug korrekt aufgesetzt, Windböe von rechts, dadurch wurde das Flugzeug nach rechts von der Piste gedrückt und streifte mit dem Fahrwerk eine Pistenlampe.

Bern, 17. April 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Piper Cherokee PA28-140/160	HB-OYH
HALTER	Fluggruppe Mistral	
EIGENTÜMER	Fluggruppe Mistral	

PILOT	Schweizberbürger, Jahrgang 1954
--------------	---------------------------------

AUSWEIS	PPL (A)
----------------	---------

FLUGSTUNDEN	insgesamt	215	während der letzten 90 Tage	8:51
	mit dem Unfallmuster	171	während der letzten 90 Tage	8:51

ORT	Flugplatz Ecuwillens
------------	----------------------

KOORDINATEN	---	HOEHE	---
--------------------	-----	--------------	-----

DATUM UND ZEIT	18. April 2003, 13:13 LT
-----------------------	--------------------------

BETRIEBSART	VFR privat
--------------------	------------

FLUGPHASE	Landung Piste 10
------------------	------------------

UNFALLART	Seitliches Verlassen der Piste
------------------	--------------------------------

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Div. Schäden an Flügel, Rumpf und Fahrwerk
--------------------------------	--

SACHSCHADEN DRITTER	Keiner
----------------------------	--------

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Beim Landeanflug auf die Piste 10 spürte der Pilot zum Teil einen recht starken Seitenwind von links. Mit dem linken Fuss (Seitenruder nach links) hielt er das Flugzeug gegen den Wind.

Beim Aufsetzen auf die Piste 10 hielt er diese Position und das Flugzeug verliess die Piste nach links.

Meteo: Bisenlage mit ca. 11 kt Querwind.

Bern, 18. April 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Jodel D11	HB-SUV
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1969**AUSWEIS** CPL (A) / JAR

FLUGSTUNDEN	insgesamt	161:00	während der letzten 90 Tage	06:07
	mit dem Unfallmuster	05:44	während der letzten 90 Tage	03:40

ORT Flugplatz Lugano**KOORDINATEN** --- **HOEHE** ---**DATUM UND ZEIT** 24. April 2003, 10:13 UTC**BETRIEBSART** VFR privat**FLUGPHASE** Landung**UNFALLART** Kontrollverlust bei der Landung**PERSONENSCHADEN**

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Linkes Fahrgestell gebrochen, Propeller zerstört, Motor zu überprüfen, linker Flügel und Struktur zu überprüfen**SACHSCHADEN DRITTER** Keiner

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach dem Aufsetzen auf der Piste 19 ist das Flugzeug nach links ausgeschlagen („abgedriftet“). Beim Versuch, das Flugzeug auf der Piste zu halten, ist das linke Fahrwerk eingebrochen. Das Flugzeug ist mit dem linken Flügel auf dem Asphalt zum Stillstand gekommen.

Der Pilot hat von skyguide zur Kenntnis genommen, dass er ohne Clearance gelandet ist.

Bern, 24. April 2003

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	L4 Piper	HB-ODC
EXPLOITANT	Groupe Avions Historiques, Av. du Grey 123, 1018 Lausanne	
PROPRIETAIRE	Groupe Avions Historiques, Av. du Grey 123, 1018 Lausanne	

PILOTE de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1960

LICENCE PPL (A) / JAR

HEURES DE VOL	Total	18:00	Au cours des 90 derniers jours
	Type en cause	7:30	Au cours des 90 derniers jours

LIEU Aéroport de Lausanne

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 12 mai 2003, 18:30 LT

TYPE D'UTILISATION VFR vol de transition

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Perte de contrôle

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Empennage endommagé

AUTRES DOMMAGES Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

Perte de maîtrise de l'avion après l'atterrissage. Dégâts à l'empennage causés par des barbelés.

Berne, le 12 mai 2003

Bureau 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 P 1805 Pottier HB-YEK

EXPLOITANT Privé

PROPRIETAIRE Privé

PILOTE de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1956

LICENCE PPL (A)

HEURES DE VOL	Total	728:05	Au cours des 90 derniers jours	5:24
	Type en cause	plus de 570:00	Au cours des 90 derniers jours	5:24

LIEU Aérodrome Ecuwillens

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 24 mai 2003, 15 :35 LT

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Roulage après l'atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Rupture du train avant

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Hélice, train avant

AUTRES DOMMAGES Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

- Après un vol d'une durée d'une demi heure environ, déroulé dans de parfaites conditions et sans aucun problème, atterrissage normal en piste 28 dans les 150 mètres avec léger vent de dos.
- Roulage et décélération normale, sans freinage et au centre de la piste.
- En fin de décélération, environ 10 à 15 km/h maximum, un violent shimmy se déclare sur la roue de proue qui n'est pas dirigée. Elle pivote brusquement du côté droit, provoquant la rupture de la jambe de train et le basculement du nez de l'avion.
- La vitesse est trop faible pour entreprendre toute correction efficace.
- Les dégâts sont limités à l'hélice, la jambe de train d'atterrissage avant et une déformation de la partie inférieure de la cloison pare-feu.

Berne, le 24 mai 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Discus B	HB-1738		
HALTER	Segelfluggruppe Zürich, Steinstr. 21, 8036 Zürich			
EIGENTÜMER	Segelfluggruppe Zürich, Steinstr. 21, 8036 Zürich			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1957			
AUSWEIS	für Segelflieger (GLIDER)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt mit dem Unfallmuster	830 140	während der letzten 90 Tage während der letzten 90 Tage	54 47
ORT	Mels			
KOORDINATEN	47°04'27" / 09°23'54"	HOEHE	550 m/M	
DATUM UND ZEIT	4. Juni 2003, 14:59 LT			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Reiseflug an Hangnähe			
UNFALLART	Kabelkollision			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Zerstört			
SACHSCHADEN DRITTER	Flurschaden			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot befand sich auf einem Streckensegelflug im Klöntal auf 1800 M und musste mangels Aufwind weiter. Abgleiten and die Churfirten, vorfliegen Richtung Sargans. Die Sonneneinstrahlung fehlte, darum waren keine Aufwinde zu finden. Zwischen Walenstadt und Sargans kam der Pilot wieder an die Sonne. Er flog näher zum Hang, auch weil er eine Kiesgrube sah, über der er Thermik erwartete. Die Flughöhe betrug ca. 700 M.

Im letzten Moment sah der Pilot ein Seil vor sich, dem er noch knapp ausweichen konnte. Aber kaum geschafft, sah er weitere Seile. Ein Ausweichen war unmöglich – durch das vorangegangene Ausweichmanöver hatte das Flugzeug an Geschwindigkeit verloren und reagierte nur noch zögernd.

Es kam zur Kollision mit einem der Seile. Es traf das Flugzeug am linken Flügel, nahe am Rumpf. Das Flugzeug machte eine Linksdrehung und trudelte dann flach und langsam drehend.

Unterhalb war das Gelände bewaldet. Das Flugzeug wurde durch die Bäume stark abgebremst und traf zu guter Letzt eine aus Brettern gebaute Hütte. Die Endlage war auf dieser Hütte, das Cockpit befand sich ca. 1 M über dem Boden. Der Pilot informierte sofort den Startflugplatz via Natel.

Bern, 4. Juni 2003

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	DH82A	HB-UPY
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE	de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1958			
LICENCE	PPL (A) / JAR			
HEURES DE VOL	Total	1273:06	Au cours des 90 derniers jours	16:16
	Type en cause	9:02	Au cours des 90 derniers jours	05:56

LIEU	Aéroport de Lausanne		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	6 juin 2003, 07:42 LT		

TYPE D'UTILISATION	VFR privé
PHASE DU VOL	Décollage
NATURE DE L'ACCIDENT	Perte de puissance du moteur

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF	Aile inférieure
AUTRES DOMMAGES	Arbres endommagés

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

L'avion HB-UPY décolle de la piste 36 mais n'accélère pas. Le pilote constate un régime moteur de 1800 t/min et décide d'interrompre le décollage. L'avion poursuit sa course dans le champ situé au bout de piste et s'immobilise contre une haie d'arbres.

Berne, le 6 juin 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Twin Astir	HB-1778
HALTER	Segelfluggruppe Winterthur, 8404 Winterthur	
EIGENTÜMER	Segelfluggruppe Winterthur, 8404 Winterthur	

PILOT 1 (FLUGLEHRERIN)	Schweizerbürgerin, Jahrgang 1961			
AUSWEIS	PPL (A) / JAR; Ausweis für Segelflieger (GLIDER FI/FE)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	2989	während der letzten 90 Tage	52
	mit dem Unfallmuster	25	während der letzten 90 Tage	5

PILOT 2 (FLUGSCHÜLER)	Schweizerbürger, Jahrgang 1985			
AUSWEIS	Lernausweis für Segelflieger			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	15	während der letzten 90 Tage	2
	mit dem Unfallmuster	23	während der letzten 90 Tage	5

ORT	Flugplatz Winterthur		
KOORDINATEN	47°30'54" N / 008°46'19" E	HÖHE	459 m/M
DATUM UND ZEIT	15. Juni 2003, 10:56 LT		

BETRIEBSART	Prüfungsflug
FLUGPHASE	Landung nach Seilrissübung
UNFALLART	Strömungsabriss vor dem Landevorgang

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Strukturschaden im Bereich des Hauptrades
--------------------------------	---

SACHSCHADEN DRITTER	Keiner
----------------------------	--------

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Fluglehrerin)

Während eines Prüfungsfluges wurde eine Seilrissübung (Windenstart) durchgeführt. Der Kandidat reagierte sofort und richtig mit Fluglage herstellen und Nachklinken. Die Bremsklappen wurden etwas spät bedient und zu Beginn auch nicht voll ausgefahren. Dadurch erfolgte der Anflug für eine Geradeauslandung auf der Piste eher hoch mit Aiming Point im letzten Pisten-drittel. In den letzten paar Meter über Boden war die Anfluggeschwindigkeit niedrig, für die Fluglehrerin bestand jedoch kein Grund um aktiv einzugreifen. Unerwartet, ca. 2 m über Grund, zog der Kandidat plötzlich den Steuerknüppel brüsk nach hinten. Die Interventionen der Fluglehrerin (Steuerknüppel stossen) zeigten keine Wirkung mehr – die Strömung war bereits abgerissen. Die Landung erfolgte unkontrolliert und hart.

Bern, 15. Juni 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Katana DV 20		HB-SCV	
HALTER	Horizon-SFA, Ackerstrasse 4, 8180 Bülach			
EIGENTÜMER	Horizon-SFA, Ackerstrasse 4, 8180 Bülach			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1980			
AUSWEIS	Lernausweis			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	38:56	während der letzten 90 Tage	38:56
	mit dem Unfallmuster	6:26	während der letzten 90 Tage	6:26
ORT	Flughafen Genf, Graspiste 05			
KOORDINATEN	ca. 46°14'15" N / 006°06'15" E		HOEHE	430 m AMSL
DATUM UND ZEIT	21. Juni 2003, 08:10 UTC			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Landung			
UNFALLART	Harte Landung			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	---
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Bugrad abgebrochen, Verschalungsteile ausgerissen			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Ablauf ab Eindrehen in Final LSGG: Anflug etwas zu hoch, *speed* sinkt auf 60 kt, feine Korrektur, anschliessend Flaps 2, darauf *final check*. Immer noch etwas zu hoch, Korrektur. Anschliessend stimmt der Gleitweg, *final speed* 60 kt wird gehalten. Darauf *gate*, mit *throttle idle*. Anschliessend *flare*, die *speed* nimmt ab wie gewünscht, kurz vor dem Aufsetzen beginnt die *stall warning* zu ertönen. Das Flugzeug setzt kurz hart auf und wird wieder hoch katapultiert, sofort kippt die Nase – trotz voll gezogenem Höhenruder – nach unten, das Flugzeug setzt mit dem Bugrad auf. Durch den Aufprall bricht das Bugrad ab. Das Flugzeug rutscht auf dem Gras weiter und kommt anschliessend zum Stillstand. Darauf kontaktiert der Pilot über Funk Geneva Tower und informiert über die missglückte Landung. Anschliessend führt er den *after landing check* durch und stellt alle elektrischen Anlagen sowie die Zündung, Battery Master und Alternator ab. Darauf verlässt der Pilot das Flugzeug.

Bern, 21. Juni 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Spad Replica Wolf 12	N694BL		
HALTER	Privat			
EIGENTÜMER	Privat			
PILOTIN	Schweizerbürgerin, Jahrgang 1965			
AUSWEIS	PPL (A) / JAR			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	160:00	während der letzten 90 Tage	11:30
	mit dem Unfallmuster	12:00	während der letzten 90 Tage	00:46
ORT	Flugfeld Fricktal-Schupfart			
KOORDINATEN	47°30'32" N / 07°57'00" E		HOEHE	1788 ft AMSL
DATUM UND ZEIT	21. Juni 2003, 08:58 LT			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Landung, Ausrollen			
UNFALLART	Überschlag			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Propeller			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Pilotin)

Am 21. Juni 2003 flog die Pilotin um ca. 08.55 Uhr die Piste 25 des Flugplatzes Schupfart an. Beim Ausschweben spürte sie einen leichten Seitenwind aus Richtung 360°. Beim Ausrollen konnte sie im peripheren Blickfeld auf der rechten Seite die Reiter (Pistenbezeichnung) erkennen, auf der linken Seite jedoch sah sie keine. Diese waren entfernt worden, da viele Segelflieger sie während des Ausrollens zum Segelflughangar touchiert haben).

Aus Angst, in einen solchen Reiter zu rollen, bremste die Pilotin zu stark, der Propeller berührte den Boden und das Flugzeug überschlug sich.

Bern, 21. Juni 2003

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	AS02 Bravo	HB-HFK
EXPLOITANT	Aéro Club de Genève, case postale 60, 1217 Meyrin 2	
PROPRIETAIRE	Aéro Club de Genève, case postale 60, 1217 Meyrin 2	

PILOTE de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1946

LICENCE PPL (A) / JAR (FI); BB (A)

HEURES DE VOL	Total	3463	Au cours des 90 derniers jours	114
	Type en cause	1983	Au cours des 90 derniers jours	42

LIEU Aéroport de Genève-Cointrin - LSGG

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 26 juin 2003, 11:00 UTC

TYPE D'UTILISATION Ecolage

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Rupture de la jambe de train principal droit

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	2	---	---

DOMMAGES A L'AERONEF Train principal droit endommagé

AUTRES DOMMAGES Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

Au retour d'un vol d'instruction, juste après un atterrissage normal, la jambe de train principal droite se casse, l'avion s'affaisse sur l'aile droite. L'instructeur réussit à stopper la machine, moteur arrêté, sur le bord de la piste gazonnée, sur une balise en plastique.

Berne, le 26 juin 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Standard Cirrus	HB-1242		
HALTER	Privat			
EIGENTÜMER	Privat			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1956			
AUSWEIS	für Segelflieger (GLIDER)			
FLUGSTUNDEN	Insgesamt	1520	während der letzten 90 Tage	40
	mit dem Unfallmuster	960	während der letzten 90 Tage	40
ORT	Flugplatz Grenchen			
KOORDINATEN	007°25'15" E / 47°10'54"		HOEHE	429 m/M
DATUM UND ZEIT	3. Juli 2003, ca. 18:00 LT			
BETRIEBSART	Segelflug			
FLUGPHASE	Landeanflug			
UNFALLART	Kollision mit Hindernis			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Stark beschädigt			
SACHSCHADEN DRITTER	Leichter Landschaden, Getreidefeld			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Turbulente Windverhältnisse, Landeanflug und Landeeteilung verlaufen normal, Geschwindigkeit im Endanflug ca. 100 km/h, Höhe normal. Plötzlich durchfliegt das Flugzeug eine Abwindzone, der Pilot drückt bis in Bodennähe, um genügend Fahrt aufzuholen und um dieses Gebiet möglichst rasch zu durchfliegen. Beim Aufziehen kollidiert die linke Flügelspitze mit einem Gebüsch, das Flugzeug vollführt in der Luft eine Drehung und stürzt auf den rechten Flügel. Der Rumpf fällt anschliessend flach in ein Getreidefeld.

Bern, 3. Juli 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Cessna 172 S	HB-CQW
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1947			
AUSWEIS	PPL (A)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	485	während der letzten 90 Tage	90
	mit dem Unfallmuster	251	während der letzten 90 Tage	90

ORT	Flugplatz Hausen a. A.		
KOORDINATEN	47°14'19"N / 08°30'56'O' E	HOEHE	590 m/M
DATUM UND ZEIT	15. Juli 2003, 16:05 LT		

BETRIEBSART	VFR privat
FLUGPHASE	Landung
UNFALLART	Überrollen der Piste

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Fahrwerk, Rumpf, Propeller

SACHSCHADEN DRITTER Leichter Flurschaden

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Flugweg des Piloten führte von Yverdon über Sottens-VOR-FRI VOR-WIL-Buttwil, Einflug via Sektor NW über den Platz. Über dem Platz stellte er fest, dass das Landesignal in Neutralstellung war, der Windsack bewegte sich nicht („*wind calm*“), zudem rollte ein Motorflugzeug Richtung Piste 27. Also drehte der Pilot in den *downwind* RWY 27 (2900 ft) mit 80 kt 10° Flaps, es folgten *base* 27 mit 20° Flaps. Beim Eindrehen in den *final* setzte der Pilot 30° Flaps, dabei bemerkte er, dass die Fahrt nur gering zurück ging und er keine Höhe abbauen konnte. Also drückte er am Steuerhorn, die Fahrt nahm zu bis ca. 72 kt. Vor der Pistenschwelle bemerkte der Pilot mit Blick auf den Windsack, dass er Rückwind hatte. Er entschied sich, die Cessna trotzdem auf der Piste aufzusetzen. Er drückte die Cessna auf die Piste, es folgten drei Wellenbewegungen und die Piste wurde immer kürzer, mit 70 kt flog die Cessna immer noch. Kurz vor Pistenende hatte der Pilot Bodenkontakt und nach ca. 300 m Gras, leider ohne Bremswirkung, mit ca. 35 kt Fahrt wurde das Flugzeug von einer Hecke gestoppt.

Bern, 15. Juli 2003

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	Skyfox CA-25N	HB-SCG
EXPLOITANT	Skyfox Aviation AG, Muristrasse 29, 8912 Obfelden	
PROPRIETAIRE	Skyfox Aviation AG, Muristrasse 29, 8912 Obfelden	

PILOTE 1 (INSTRUCTEUR)	de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1972			
LICENCE	CPL (A) / JAR; FI/T (A)			
HEURES DE VOL	Total	327:20	Au cours des 90 derniers jours	73:03
	Type en cause	10:04	Au cours des 90 derniers jours	09:16

PILOTE 2 (ELEVE)	de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1957			
LICENCE	PPL (A) / JAR			
HEURES DE VOL	Total	env. 260	Au cours des 90 derniers jours	env. 23
	Type en cause	1:30	Au cours des 90 derniers jours	1:30

LIEU	Aérodrome de Neuchâtel		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	17 juillet 2003, 11:50 LT		

TYPE D'UTILISATION	VFR privé, écolage
PHASE DU VOL	Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT	Atterrissage dur, sortie de piste

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	2	---	---

DOMMAGES A L'AERONEF	Jambe gauche du train d'atterrissage, roue de poue, carénage, fuselage déformé, quille de queue déformée
AUTRES DOMMAGES	Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations de l'instructeur)

Il s'agissait d'un vol de transition dont l'objectif était d'effectuer des tours de piste sur l'aérodrome de Colombier (LSGN).

Les conditions météorologiques étaient assez difficiles sur la place, car il y avait un vent turbulent avec des pointes jusqu'à 20 kts, variant entre 270° et 320°. La visibilité était en revanche très bonne.

L'incident s'est produit lors de la 3^{ème} volte.

Selon l'équipage, l'approche était bien stabilisée avec une vitesse de 55 kts. Il est à relever que cette valeur correspond à une vitesse d'approche sans vent.

Selon un témoin positionné au «Run-up 23», l'avion était bien présenté dans la «Gate». Par contre, celui-ci a subitement basculé vers la gauche et s'est approché de la piste avec un important taux de descente. L'avion a touché le sol assez brusquement avec une inclinaison sur la gauche avant de rebondir, puis de retoucher le sol avant de sortir de la piste en virage à gauche, de traverser la piste en herbe et de terminer sa course dans un champ de blé fauché.

L'équipage s'en est sorti indemne.

Berne, le 17 juillet 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	Bücker 131 Jungmann	HB-UUE
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1935
--------------	--------------------------------

AUSWEIS	PPL (A)
----------------	---------

FLUGSTUNDEN	insgesamt	495:00	während der letzten 90 Tage	9:43
	mit dem Unfallmuster	ca. 346:00	während der letzten 90 Tage	9:43

ORT	Flugplatz Grenchen
------------	--------------------

KOORDINATEN	---	HOEHE	---
--------------------	-----	--------------	-----

DATUM UND ZEIT	4. August 2003, 11:35 LT
-----------------------	--------------------------

BETRIEBSART	VFR privat
--------------------	------------

FLUGPHASE	Landung
------------------	---------

UNFALLART	Notlandung mit Überschlag
------------------	---------------------------

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Motorträger, Propeller, Brandschott, Fahrwerk, 3 Flügel, Seitenflosse und Ruder
--------------------------------	---

SACHSCHADEN DRITTER	Keiner
----------------------------	--------

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot bereitete im Long Final die Landung vor. Er flog die Piste aus Sicherheitsgründen relativ hoch an. Er führte dann eine Glissade aus, um etwas Höhe vernichten zu können. Während dieser Flugphase fiel der Motor aus. Die Maschine touchierte kurz den Platz. Bei der Landung kollidierte das Flugzeug mit einer Pistenmarkierung. Danach das Flugzeug auf der Pistenachse und überschlug sich.

Bern, 4. August 2003

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	Robinson R 22	HB-XXQ
HALTER	Mountain Flyers 80 Ltd., Postfach 69, 3123 Belp	
EIGENTÜMER	Mountain Flyers 80 Ltd., Postfach 69, 3123 Belp	

PILOT 1 (FLUGLEHRER)	Schweizerbürger, Jahrgang 1946		
AUSWEIS	CPL (H); FI (H)		
FLUGSTUNDEN	insgesamt	während der letzten 90 Tage	
	mit dem Unfallmuster	während der letzten 90 Tage	

PILOT 2 (FLUGSCHÜLER)	Schweizerbürger, Jahrgang 1964			
AUSWEIS	Lernausweis			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	35:53	während der letzten 90 Tage	22:57
	mit dem Unfallmuster	35:53	während der letzten 90 Tage	22:57

ORT	Geisssschwand		
KOORDINATEN	625 900 / 189 700	HOEHE	914 m/M
DATUM UND ZEIT	6. August 2003, 19:27 LT		

BETRIEBSART	VFR, Schulung
FLUGPHASE	Landeanflug
UNFALLART	Notlandung

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Schwer beschädigt
--------------------------------	-------------------

SACHSCHADEN DRITTER	Keiner
----------------------------	--------

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Piloten)

Der Flugschüler und sein Fluglehrer starteten am 6. August 2003 um 19.27 LT im Belpmoos zu einem Schulungsflug im Raume Emmental (Röthenbach/Eggiwil). Nach einer besprochenen Platzvolte verliess der Fluglehrer den Heli, der Schüler flog danach drei Volten links und drei Volten rechts. Bei der letzten Platzvolte war der Schüler im Anflug und hörte plötzlich die Low-Rpm-Warnung. Nach sofortigem Absenken des kollektiven Blattverstellhebels sank parallel dazu sofort die Motordrehzahl. Da sich der Schüler im Endanflug befand, entschloss er sich zu einer Notlandung am vor ihm liegenden, sich seitlich befindenden Hang. In der Folge kippte der Helikopter hangaufwärts zur Seite.

Bemerkung:

Ein Rekonstruktionsflug hat aufgezeigt, dass der Flugschüler beim Betätigen der Vergaservorwärmung unbeabsichtigt den Governor ausgeschaltet hat.

Bern, 6. August 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Piper J3C	HB-OFR		
HALTER	Fluggruppe FFA, Postfach 10, 9423 Altenrhein			
EIGENTÜMER	Fluggruppe FFA, Postfach 10, 9423 Altenrhein			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1977			
AUSWEIS	CPL (A)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	ca. 420:00	während der letzten 90 Tage	15:20
	mit dem Unfallmuster	ca. 10:00	während der letzten 90 Tage	0:00
ORT	Flugplatz St. Gallen-Altenrhein, Hangar A2			
KOORDINATEN	---	HOEHE	---	
DATUM UND ZEIT	10. August 2003, ca. 15:05 LT			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Rollen			
UNFALLART	Kollision mit Hindernis			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	1	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Propeller defekt			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Am 10. August 2003, kurz nach drei Uhr, rollte der Pilot mit der Piper J3C (HB-OFR) auf dem Flugplatz St.Gallen-Altenrhein vom Hangar A2 in Richtung Tankstelle. Auf der Wiese zwischen den Hangaren und dem Taxiway standen noch diverse Gegenstände des Flugtages, der einen Tag zuvor durchgeführt worden war. Unter anderem sah der Pilot eine Abfallmulde und einige Festtische und -bänke. Er wählte den Weg, der ihm sicher zu sein schien.

Die Aufmerksamkeit des Piloten galt vor allem den Festgarnituren auf der rechten Seite. Die Mulde war seiner Meinung nach genug weit entfernt. Als er auf die linke Seite sah, entdeckte er sie direkt vor sich. Der Pilot leitete unverzüglich eine Vollbremsung ein und setzte Leerlauf. Die Rollgeschwindigkeit war wegen der Wiese sehr niedrig. Trotzdem reichte der Bremsweg nicht aus und er streifte die äusserste rechte Ecke der Mulde mit dem Propeller. Der Rumpf bzw. die Cowling berührten die Abfallmulde nicht.

Während des Unfalles sass der Pilot auf dem vorderen Sitz. Hinten sass ein mitfliegender Passagier.

Bern, 10. August 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	ASW19 Segelflugzeug	HB-1379
HALTER	Segel- und Motorfluggruppe, Postfach 1108, 2540 Grenchen	
EIGENTÜMER	Segel- und Motorfluggruppe, Postfach 1108, 2540 Grenchen	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1959
--------------	--------------------------------

AUSWEIS	für Segelflieger (GLIDER)
----------------	---------------------------

FLUGSTUNDEN	insgesamt	482:00	während der letzten 90 Tage	77:05
	mit dem Unfallmuster	74:02	während der letzten 90 Tage	16:09

ORT	Samedan, ca. 500 Meter östlich Spital Samedan (Wiese)
------------	---

KOORDINATEN	---	HOEHE	ca. 1700 m/M
--------------------	-----	--------------	--------------

DATUM UND ZEIT	23. August 2003, 12:56 LT
-----------------------	---------------------------

BETRIEBSART	Segelflug, privat
--------------------	-------------------

FLUGPHASE	Windenstart
------------------	-------------

UNFALLART	Kontrollverlust
------------------	-----------------

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Totalschaden
--------------------------------	--------------

SACHSCHADEN DRITTER	Keiner
----------------------------	--------

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot war am 23. August 2003 um ca. 10.00 Uhr auf dem Flugplatz, um die ASW 19 HB-1379 zu montieren. Alles verlief normal. Er wartete, bis der Maloyawind einsetzte, um am Muottas-Muragl genügend Aufwind zu haben um wegzukommen.

Kurz vor dem Start fragte der Pilot den Windenstartleiter, ob er einen Ruder-Check durchführen könne. Dieser hängte das Seil ein, dann erfolgte der Windenschlepp. Das Flugzeug beschleunigte und der Pilot zog ganz sachte hoch.

Plötzlich verspürte er einen Ruck und die Nase des Flugzeugs schoss in die Höhe, wobei das Flugzeug nach links ausbrach. Mit vollem Seitenruderausschlag und Querruder konnte der Pilot das Flugzeug wieder stabilisieren. Im Steigflug hatte er den Steuerknüppel voll am hinteren Anschlag und stieg mit ca. 140 km/h hoch.

Am Ende des Schleppts hat ihn das Seil wieder etwas heruntergezogen. Darauf zog der Pilot an der Klinke, zog dann das Rad ein und stellte die Trimmung nach hinten. Er merkte, dass er den Steuerknüppel ganz nach hinten ziehen konnte und die Geschwindigkeit nicht unter 90-100 km/h ging. Er führte dann im Aufwind von ca. 1-1,5 km/h eine Rechtskurve auf, wobei er keine Geschwindigkeitskorrektur mehr vornehmen konnte. Der Pilot bewegte danach den Steuerknüppel noch mehrmals von Anschlag nach Anschlag, ohne Widerstand oder Wirkung am Höhenruder.

Danach flog der Pilot Richtung Flugplatz mit einer Höhe von 2000 m/M. Das Flugzeug hatte eine Geschwindigkeit zwischen 90-100 km/h. Der Pilot versuchte noch mehrmals, das Höhenruder zu betätigen, jedoch ohne Erfolg. Anschliessend rettete sich der Pilot mit dem Fallschirm.

Bern, 23. August 2003

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 Astir Jean's HB-3304

EXPLOITANT Groupe vaudois de vol à voile, Montricher

PROPRIETAIRE Groupe vaudois de vol à voile, Montricher

PILOTE de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1963

LICENCE Carte d'élève

HEURES DE VOL	Total	50:09	Au cours des 90 derniers jours	17:50
	Type en cause	13:00	Au cours des 90 derniers jours	8:40

LIEU Aérodrome Montricher

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 23 août 2003, 16:15 UTC

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Dépassement de piste

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Détruit

AUTRES DOMMAGES Aucun

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

Par une belle journée ensoleillée et sans vent, le pilote quitte la zone de perte d'altitude à la hauteur habituelle. Il maintient une vitesse de 90 km/h en vent arrière ainsi qu'en base. En fin de base, le pilote s'estime trop haut, tourne en finale et sort complètement les aérofreins en maintenant une vitesse de 90 km/h.

Le pilote se trouve encore trop haut et fait à ce moment un rattrapage de plan. Il dépasse le bord de la piste et se présente trop haut au seuil de piste. Craignant de percuter la haie située en bout de piste, il décide de rentrer les aérofreins, les verrouille et d'aller se poser dans le champ hersé et semé se trouvant perpendiculairement à la piste. Le pilote engage le virage à gauche et au milieu de celui-ci, et ressent un décrochage durant 2 à 3 sec. Le bout de l'aile gauche et le nez touchent le sol et le planeur finit sa course dans un demi tour à plat.

Le pilote pratiquement indemne se détache et s'extrait de la machine.

Berne, le 23 août 2003

Bureau 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 Piper J-3C-65/L-4 HB-OBB

EXPLOITANT Privé

PROPRIETAIRE Privé

PILOTE de nationalité suisse, sexe féminin, née en 1952

LICENCE CPL (A) / JAR

HEURES DE VOL	Total	1080	Au cours des 90 derniers jours	41
	Type en cause	116	Au cours des 90 derniers jours	11

LIEU Aéroport Sion

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 24 août 2003, 08:22 UTC

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Décollage

NATURE DE L'ACCIDENT Arrêt d'urgence avec perte de contrôle

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Hélice, moteur, cellule

AUTRES DOMMAGES Installations de l'aérodrome

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations des pilotes)

Etant prêt pour le décollage, le pilote de l'avion HB-SCD commence le roulage en direction de la piste 25. A mi-distance sur la voie de roulage Bravo, il aperçoit un avion sur la piste. Il immobilise immédiatement l'avion.

La tour de contrôle autorise le Piper HB-OBB à décoller puis voyant l'avion HB-SCD s'avancer sur la bretelle Bravo, donne l'ordre au Piper HB-OBB de stopper son décollage. Ce dernier dévie sur la gauche, percute un dispositif de piste et capote. Les deux occupants indemnes quittent l'avion par leurs propres moyens.

Berne, le 24 août 2003

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 DURCHFÜHRT. ER BASIERT AUF DEN AUSSAGEN DER BESATZUNG.

LUFTFAHRZEUG	AVIAT INC. (Christen) A1		HB-KIV	
HALTER	Segelfluggruppe Bern, Postfach, 3001 Bern			
EIGENTÜMER	Segelfluggruppe Bern, Postfach, 3001 Bern			
PILOT	Schweizerbürgerin, Jahrgang 1980			
AUSWEIS	PPL (A)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	203	während der letzten 90 Tage	19
	mit dem Unfallmuster	23	während der letzten 90 Tage	17
ORT	Flughafen Bern-Belp, Segelfluggelände			
KOORDINATEN	---		HÖHE	---
DATUM UND ZEIT	31. August 2003, 14:17 LT			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Landung			
UNFALLART	Überschlag			
PERSONENSCHADEN				
		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Tragflächen, Seitenleitwerk, Frontscheibe (Propeller Bodenberührung)			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Pilotin)

Der Flug erfolgte im Rahmen des Schleppbetriebes der Segelfluggruppe Bern.

Die Pilotin startete um 14:07 LT zu einem Segelflugschlepp. Am Schleppseil befand sich ein Duo Discus (HB-3131). Der Start, Schleppvorgang und das Ausklinken in einer Höhe von 4300 ft/AMS erfolgten problemlos. Der Downwind wurde mit 80 mph geflogen und der Endanflug hatte eine Geschwindigkeit von 60-65 mph. Die Höhe des Anflugwinkels wurde als etwas zu hoch beurteilt. Ein Durchstart erschien aber nicht nötig. Im Bewusstsein einer langen Landung wurde der Landeanflug fortgesetzt. Um 14:17 LT setzte das Flugzeug in 3-Punkt-Lage und gezogenem Steuerknüppel auf, die Radbremsen wurden betätigt. Durch den Rückenwind und die Verwendung der Bremsen überschlug sich das Flugzeug. Die Pilotin konnte das auf dem Rücken liegende Flugzeug ohne fremde Hilfe und unverletzt verlassen.

Bern, 31. August 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Grob Astir Standard	HB-1467
HALTER	Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg	
EIGENTÜMER	Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg	

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1959

AUSWEIS für Segelflieger (GLIDER)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	818:57	während der letzten 90 Tage	2:45
	mit dem Unfallmuster	51:19	während der letzten 90 Tage	1:40

ORT Gurnigelgebiet, Obere Wahlenhütte

KOORDINATEN 599/100 174/700 **HOEHE** 1400 m/M

DATUM UND ZEIT 13. September 2003, ca. 16:00 LT

BETRIEBSART VFR Privat

FLUGPHASE Segelflug

UNFALLART Aussenlandung in ungeeignetem Gelände

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Schäden an Rumpfstruktur

SACHSCHADEN DRITTER Keiner

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Start in Thun um 14:18 Lokalzeit zu einem Trainingsflug im Gebiet Gurnigel. Mit der Absicht, der Stockhornkette entlang Richtung Stockhorn zu fliegen, suchte der Pilot im Gebiet nördlich Mähre Höhe zu gewinnen. Aufgrund schwacher Ausbeute folgte Abflug mit ca. 1800 m/M nach Westen Richtung Wasserscheide. Über dem Tälchen der kalten Sense geriet der Pilot in eine starke Lee-Abwindzone und wurde ins Tal gedrückt. Nach Erkennen der drohenden Kollision mit dem Gelände leitete er eine 180°-Linkskurve ein, an deren Ende das Flugzeug tangential am Hang mit eingezogenem Fahrwerk aufsetzte und nach ca. 50 m zum Stehen kam.

Bern, 13. September 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

LUFTFAHRZEUG	Mooney M20M	HB-DIB		
HALTER	Privat			
EIGENTÜMER	Privat			
PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1930			
AUSWEIS	BB (A)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	1994	während der letzten 90 Tage	18
	mit dem Unfallmuster	620	während der letzten 90 Tage	18
ORT	LSPV Flugfeld Wangen-Lachen			
KOORDINATEN	---	HOEHE	---	
DATUM UND ZEIT	25. Oktober 2003, 14:20 UTC			
BETRIEBSART	VFR privat			
FLUGPHASE	Landung			
UNFALLART	Überrollen der Piste			
PERSONENSCHADEN		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Tödlich verletzt	---	---	---
	Erheblich verletzt	---	---	---
	Leicht oder nicht verletzt	1	---	
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Leicht beschädigt			
SACHSCHADEN DRITTER	Keiner			

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot holte das Flugzeug in Ragaz aus der Maintenance. Der Flug nach LSPV verlief normal. Beim Überflug aus Sector S stellte er fest, dass die Piste 08 in Betrieb war. Er führte einen normalen Anflug auf die Piste 08 durch. Im Short-Final war er etwas hoch. Er war aber der Meinung, es würde gut ausreichen. Offensichtlich unterschätzte der Pilot die momentane Rückenwindkomponente. Das Aufsetzen erfolgte demnach etwas spät und nach dem Touchdown leitete er einen Durchstart ein. Wie sich zeigte, war es zu spät, denn er geriet über die Piste hinaus. Im weichen, sumpfigen Untergrund in Pistenverlängerung erfolgte dann eine starke Abbremsung des Flugzeuges. Das rechte Rad sank ein, das rechte Flügelende berührte den Boden und das Flugzeug drehte sich um ca. 90° nach rechts. Der immer noch drehende Propeller hatte durch das Einsinken Bodenberührung. Nach dem Ausschalten aller Systeme konnte der Pilot das Flugzeug unverletzt verlassen.

Bern, 25. Oktober 2003

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	Piper PA-38-112		HB-PGL	
EXPLOITANT	Maximair AG, Flugplatzstrasse 117, 2540 Grenchen			
PROPRIETAIRE	Maximair AG, Flugplatzstrasse 117, 2540 Grenchen			
PILOTE	de nationalité suisse, sexe masculin, né en 1968			
LICENCE	PPL (A)			
HEURES DE VOL	Total	160:51	Au cours des 90 derniers jours	1:57
	Type en cause	129:51	Au cours des 90 derniers jours	1:57

LIEU	Aérodrome Ecuwillens		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	2 novembre 2003, 15:10 LT		

TYPE D'UTILISATION	VFR privé
PHASE DU VOL	Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT	Perte de contrôle

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF	Hélice, capot moteur
AUTRES DOMMAGES	Griffures sur la piste

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations du pilote)

Après un atterrissage dur, l'avion dévie sur la droite. Le pilote tente de corriger la trajectoire. Au cours de cette manœuvre, la roue de proue cède et l'avion s'immobilise sur la piste.

Berne, le 2 novembre 2003

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	Robinson 22 Beta II	HB-ZEG
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT 1 (FLUGLEHRER)	Schweizerbürger, Jahrgang 1973			
AUSWEIS	CPL (H); FI (H); MOU			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	2478	während der letzten 90 Tage	110
	mit dem Unfallmuster	320	während der letzten 90 Tage	40

PILOT 2 (FLUGSCHÜLER)	Schweizerbürger, Jahrgang 1977			
AUSWEIS	---			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	1	während der letzten 90 Tage	0
	mit dem Unfallmuster	1	während der letzten 90 Tage	0

ORT	Wallegg bei Gsteig BE		
KOORDINATEN	5848000 / 138000	HOEHE	2050 m/M
DATUM UND ZEIT	6. November 2003, 17:30 LT		

BETRIEBSART	VFR privat (Schulung)
FLUGPHASE	Schwebeflug
UNFALLART	Dynamisches Umkippen nach Drehzahlabfall

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Schwer beschädigt
--------------------------------	-------------------

SACHSCHADEN DRITTER	Keiner
----------------------------	--------

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Während des Schnupperfluges, bei dem es dem Schüler nur erlaubt war, die Steuerbewegungen zu begleiten bzw. mitzufühlen, demonstrierte der Fluglehrer eine Aussenlandung auf dem Gebirgslandeplatz Wallegg. Anflug und Landung verliefen planmässig.

Anschliessend wollte der Fluglehrer im Schwebeflug (HIGE) eine Drehung um die Hochachse demonstrieren. Dazu leitete er eine 360 Grad Drehung nach links ein. Nach erfolgter halber Drehung stellte der Fluglehrer fest, dass die Leistung nicht ausreichte und reduzierte deshalb die kollektive Blattverstellung.

Die Kombination von Drehzahlreduktion und Reduktion des Anstellwinkels führte zum Absinken des Helikopters während der gleichzeitigen langsamen Drehung um die Hochachse. Die Berührung des Bodens konnte durch die eingeleiteten Korrekturen nicht verhindert werden. Der Helikopter kippte auf die linke Seite, die Hauptrotorblätter berührten das Gelände.

Bern, 6. November 2003

Büro für Flugunfalluntersuchungen