



**Summarische Berichte
des Büros für
Flugunfalluntersuchungen**

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004



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

du 1er janvier au 31 décembre 2004

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	Socata TB20	HB-KCV
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1946			
AUSWEIS	Berufspilotenlizenz (Flugzeug) CPL (A), Fluglehrer			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	2065	während der letzten 90 Tage	57
	mit dem Unfallmuster	450	während der letzten 90 Tage	35

ORT	Flughafen Zürich		
KOORDINATEN	---	HÖHE	---
DATUM UND ZEIT	31. Januar 2004		

BETRIEBSART	VFR privat
FLUGPHASE	Landung
UNFALLART	Bugrad eingeknickt bei der Landung

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Propeller und Unterseite des Flugzeuges beschädigt
--------------------------------	--

SACHSCHADEN DRITTER	keiner
----------------------------	--------

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Beim Anflug auf Piste 28 wurde das Fahrwerk ausgefahren. Das Geräusch war wie gewohnt hörbar, das Ausfahren spürbar. Obwohl eines der grünen Lichter flackerte, nahm der Pilot an, dass dies ein Wackelkontakt sei.

Vorsichtshalber nahm der Pilot eine sehr langsame Landung vor und stellte den Motor kurz vor dem Aufsetzen ab. Nach dem Aufsetzen knickte das Bugrad langsam ein. Das Flugzeug rutschte noch einige Meter auf der Piste.

Bern, 31. Januar 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	Mooney M20	HB-DIB
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1930

AUSWEIS beschränkter Ausweis für Berufspiloten, BB

FLUGSTUNDEN	insgesamt	2008:10	während der letzten 90 Tage	6:14
	mit dem Unfallmuster	624:49	während der letzten 90 Tage	4:49

ORT LSPV Flugplatz Wangen-Lachen

KOORDINATEN --- **HÖHE** ---

DATUM UND ZEIT 15. März 2004, 17:25 Uhr

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Fahrwerk nicht ausgefahren

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller und Rumpfunterseite beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER keine

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot startete um 17:05 Uhr auf dem Flugplatz Bad Ragaz. Der Flug verlief normal. Der Pilot führte einen Anflug auf den Flugplatz Wangen-Lachen auf Piste 26 durch. Alles schien normal, mit Ausnahme der genau in der Pistenachse tiefstehenden stark blendenden Abendsonne. Infolge dieser Blendung musste sich der Pilot sehr stark auf die Pistenachse konzentrieren und hat offenbar beim Ausführen des Final-Checks übersehen, dass das Fahrwerk nicht ausgefahren war. Beim Ertönen des Alarmsignals (Leistungshebel ganz zurück) war das Flugzeug bereits zu tief, um das Fahrwerk noch auszufahren, und ein Durchstart schien dem Piloten in diesem Zeitpunkt problematisch. Die Folge war eine Bauchlandung.

Das Flugzeug kam nach ca. 250 m in der Pistenachse zum Stillstand und der Pilot konnte das Flugzeug unverletzt verlassen.

Bern, 15. März 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEF	Kitfox Vixen	HB-YJC
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE Citoyen suisse, année de naissance 1942

LICENCE de pilote privé, avion, PPL (A)

HEURES DE VOL	total	170	au cours des 90 derniers jours	5
	type en cause	10	au cours des 90 derniers jours	5

LIEU Colombier/NE Plage

COORDONNEES N 46°58' / E 6°52'30" **ALTITUDE** 429 m/M

DATE ET HEURE 15 mars 2004, 15:27 h

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Croisière

NATURE DE L'ACCIDENT Atterrissage d'urgence en bordure de lac

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Gravement endommagé

AUTRES DOMMAGES Légère pollution due au carburant

Déroulement du vol (selon les déclarations du pilote)

En vol de croisière, le pilote constate une augmentation de la température des têtes de cylindres et se prépare à une approche. A la verticale de Valangin, à une altitude de 3500 ft, le pilote contacte l'aérodrome de Colombier. Au dessus de Peseux, le moteur subit une chute de tours d'environ 2000 RPM. Le pilote décide d'effectuer un atterrissage d'urgence au bord du lac. L'appareil s'immobilise dans l'eau en position inversée. Le pilote, blessé au visage, s'extrait de l'épave par ses propres moyens.

Berne, le 15 mars 2004

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. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	ASK-21	HB-1630
HALTER	Segelfluggruppe Cumulus, 8514 Amlikon	
EIGENTÜMER	Segelfluggruppe Cumulus, 8514 Amlikon	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1964			
AUSWEIS	für Segelflieger (GLI), Fluglehrer			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	1300	während der letzten 90 Tage	0:10
	mit dem Unfallmuster	84	während der letzten 90 Tage	0:10

FLUGLEHRER	Schweizerbürger, Jahrgang 1973			
AUSWEIS	für Segelflieger (GLI), Fluglehrer			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	1220	während der letzten 90 Tage	1:04
	mit dem Unfallmuster	273	während der letzten 90 Tage	1:04

ORT	Flugplatz Amlikon		
KOORDINATEN	---	HÖHE	---
DATUM UND ZEIT	20. März 2004, 10:56 Uhr		

BETRIEBSART	VFR, Ausbildung
FLUGPHASE	Start (Startabbruch)
UNFALLART	harte Landung nach Seilrissübung beim Windenstart

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Rumpfstruktur beschädigt
SACHSCHADEN DRITTER	keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Im Vorfeld wurden bereits drei Seilrissübungen an der Winde durchgeführt und mit dem Fluglehrer besprochen. Beim vierten Flug verliefen der Start und die anschliessende Steigphase normal. Auf ca. 10 m Höhe klinkte der Fluglehrer das Seil aus und simulierte damit einen Seilriss. Obwohl der Pilot auf diese Situation vorbereitet war, drückte er zu stark nach. Bei der vorhandenen Höhe war es nicht mehr möglich, das Segelflugzeug normal zu landen und das Flugzeug prallte annähernd horizontal mit gezogenem Höhenruder auf die Piste.

Unfallhergang (nach Angaben des Fluglehrers)

Im Rahmen einer internen Fluglehrer-Weiterbildung wurden am 20.03.2004, nach einem ausführlichen Briefing, insgesamt vier simulierte Windenseilrisse geflogen. Die Klinkhöhe wurde von Flug zu Flug kontinuierlich reduziert. Beim vierten Flug hat der Fluglehrer auf ca. 4 bis 5 m über Grund und einer Geschwindigkeit von über 90 km/h geklinkt, worauf der vorne sitzende Pilot den Knüppel – für den Fluglehrer überraschend – voll an den vorderen Anschlag drückte. Aus einer Fluglage mit ungefähr 15° *angle nose up* drehte das Flugzeug rasch um die Querachse bis auf ungefähr 20° *angle nose down*. Es gelang nicht mehr, das Flugzeug rechtzeitig abzufangen. In Horizontallage und mit noch erheblicher Vertikalgeschwindigkeit schlug das Flugzeug auf der Graspiste auf und wurde nochmals in die Luft katapultiert. Nach ca. 80 – 100 m setzte es definitiv auf.

Bern, 20. März 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG Cessna C152 HB-CQI

HALTER Fliegerschule St. Gallen, Postfach 8, 9423 Altenrhein

EIGENTÜMER Fliegerschule St. Gallen, Postfach 8, 9423 Altenrhein

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1946

AUSWEIS für Privatpiloten, Flugzeug PPL (A)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	639:42	während der letzten 90 Tage	0:41
	mit dem Unfallmuster	82:35	während der letzten 90 Tage	0:41

ORT Grassparking East, Hangar A2, Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 26. März 2004, 09:10 Uhr

BETRIEBSART VFR, Schulung

FLUGPHASE Am Boden

UNFALLART Einsinken des Bugrades

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller und Motor defekt

SACHSCHADEN DRITTER Keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Das Flugzeug stand auf dem Parking mit laufendem Motor. Beim Versuch wegzurollen sank das Bugrad plötzlich bis zur Motorhaube in den Boden ein.

Bern, 26. März 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	Boeing Stearman E-75	HB-RBG
HALTER	Stearman Club Altenrhein	
EIGENTÜMER	Stearman Club Altenrhein	

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1966

AUSWEIS Verkehrspilotenlizenz (Flugzeug), ATPL (A)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	5476:00	während der letzten 90 Tage	169 :39
	mit dem Unfallmuster	5:10	während der letzten 90 Tage	5:10

ORT Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 19. April 2004, 18:03 Uhr

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Ausbrechen bei der Landung (Ringelpietz)

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Rad links, Flügelunterseite links

SACHSCHADEN DRITTER Pistenrandbeleuchtung

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der VFR-Flug von 41 Minuten verlief bis zur Landung ohne besondere Vorkommnisse. Im ATIS St. Gallen-Altenrhein wurde ein Wind aus 190° mit 10 kt angegeben. Bei der Landefreigabe lautete die Windangabe 220°/8kt.

Nach dem Aufsetzen auf Piste 28, etwa in der Mitte der Piste, brach das Flugzeug heftig nach links aus, berührte trotz Korrektur eine Pistenlampe und kam nach einer Drehung um 270° nach rechts etwa 2-3 m rechts der Piste im Gras zum Stehen. Dabei wurden das linke Rad (Felge gebrochen) und die Unterseite des linken Flügels beschädigt.

Bern, 19. April 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEFS	1. Piper PA-18	HB-OQL
	2. Robin DR400-180R	HB-EXQ
EXPLOITANT	Société d'Aviation, Aérodrome de la Gruyère, 1663 Epagny	
PROPRIETAIRE	Société d'Aviation, Aérodrome de la Gruyère, 1663 Epagny	

PILOTE	Citoyen suisse, année de naissance 1943			
LICENCE	de pilote privé, avion, PPL (A)			
HEURES DE VOL	total	633:45	au cours des 90 derniers jours	2:22
	type en cause	110:00	au cours des 90 derniers jours	0:00

LIEU	Aérodrome de Gruyères		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	25 avril 2004, 16:05 h		

TYPE D'UTILISATION	VFR privé
PHASE DU VOL	Roulage
NATURE DE L'ACCIDENT	Collision au sol

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES AUX AERONEFS	HB-OQL: Hélice, moteur, hauban
	HB-EXQ: Aile gauche, gouverne direction, habitacle

AUTRES DOMMAGES	Aucun
------------------------	-------

Déroulement du vol (selon les déclarations du pilote)

Le pilote décide de faire un vol avec le Piper HB-OQL. Il constate qu'un vent important souffle dans l'axe de la piste et il positionne l'avion dans l'axe du vent. A proximité se trouvent d'autres avions. Après avoir placé son fils sur le siège arrière et l'avoir attaché, il effectue les contrôles extérieurs. Après avoir pris place dans l'avion, il procède au démarrage du moteur pour rouler au point d'attente de la piste en usage. Lors du roulage, l'avion tourne brusquement sur la gauche et heurte un autre avion (HB-EXQ), sans que le pilote ne puisse éviter la collision.

Berne, le 25 avril 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEF	MX-7-235 (Maule)	HB-KIO
EXPLOITANT	Groupe vaudois de vol à voile, 1147 Montricher	
PROPRIETAIRE	Groupe vaudois de vol à voile, 1147 Montricher	

PILOTE	Citoyen suisse, année de naissance 1944		
LICENCE	de pilote privé, avion, PPL (A), pilote de planeur (GLI)		

HEURES DE VOL	total	669:24	au cours des 90 derniers jours	4:24
	type en cause	326:45	au cours des 90 derniers jours	3:19

LIEU	Aéroport de Lausanne		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	25 avril 2004, 17:15 h		

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	---	

DOMMAGES A L'AERONEF	Aile gauche, hélice
AUTRES DOMMAGES	Aucun

Déroulement du vol (selon les déclarations du pilote)

Après un remorquage, le pilote se rend à Lausanne (LSGL) et effectue une approche par le secteur sud. Après un atterrissage normal et un roulage d'environ 50 à 100 mètres, une rafale de vent soulève l'aile droite et provoque le basculement de l'aile gauche qui touche le sol. Le pilote ne peut empêcher que l'hélice touche le sol. Le pilote sort de l'avion et, avec l'aide d'autres personnes, le pousse au parking.

Berne, le 25 avril 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

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. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG Piper PA-18 HB-PAV

HALTER Flugsportgruppe Zürcher Oberland, 8320 Fehraltorf

EIGENTÜMER AVIA Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, Olten

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1954

AUSWEIS für Privatpiloten (Flugzeug), PPL (A)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	348	während der letzten 90 Tage	10:5
	mit dem Unfallmuster	63	während der letzten 90 Tage	4:5

ORT Flugplatz Buttwil

KOORDINATEN --- **HÖHE** ---

DATUM UND ZEIT 14. Mai 2004, 19:15 Uhr

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Verlust der Kontrolle

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Das Flugzeug ist für den Gletscherflugbetrieb mit hydraulisch absenkbaaren Skis ausgerüstet. Gemäss Instruktion und Checkliste werden diese im Reiseflug abgesenkt. Für die Landung auf Grasbahnen oder befestigten Pisten werden die Skis im Rahmen des Approach-Checks wieder hochgefahren. Während des Anfluges wurde vergessen, die Skis hochzufahren. Das Flugzeug setzte in der Folge mit abgesenkten Skis auf, was eine bruske Abbremsung bewirkte. Dies führte schliesslich zum Überschlag des Flugzeuges.

Bern, 14. Mai 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG ASK 21 HB-1620

HALTER Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg

EIGENTÜMER Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1959

AUSWEIS für Segelflieger (GLI)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	101:43	während der letzten 90 Tage	7:21
	mit dem Unfallmuster	50:05	während der letzten 90 Tage	4:03

ORT Niederhorn

KOORDINATEN 46°43' / 07°48' **HOEHE** 2600 m/M

DATUM UND ZEIT 20. Mai 2004, 13:35 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Gleitflug

UNFALLART Kollision mit Gleitschirm

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Venturi-Düse auf dem Rumpfrücken, rechter Flügel

SACHSCHADEN DRITTER Gleitschirm

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Nach ca. 2 Stunden Flug in der Region Honegg/Sigriswilergrat/Niederhorn, während des Gleitfluges am Niederhorn-Grat entlang Richtung Hohgant, verspürten die Insassen einen starken Schlag im Bereich des Flugzeughecks. Es erfolgte ein Aufbäumen des Segelflugzeugs mit starkem Geschwindigkeitsverlust. Da der Pilot keine Ruderkontrolle über Höhen- und Seitensteuer hatte, drehte der Pilot mit dem Querruder das Flugzeug um ca. 90° um die Längsachse nach rechts weg. Durch dieses Manöver konnte er Fahrt aufnehmen, verspürte dabei aber sehr starke Vibrationen. Das Höhensteuer zeigte langsam wieder Wirkung, was ein Abfangen mit ausgefahrenen Bremsen ermöglichte. Zu diesem Zeitpunkt vermutete der Pilot eine Kollision mit einem anderen Segelflugzeug, welche ihm das Heck zerstört hatte.

Darauf hörte der Pilot, wie ein Kollege über Funk den Flugplatz Thun informierte und dabei erzählte, dass ein Gleitschirm um das Heck gewickelt sei und sich der Gleitschirmpilot mit dem Notschirm gerettet habe.

Der Kollege flog, auf Wunsch des Piloten, von hinten an das Flugzeug heran und informierte den Piloten über den Zustand des Hecks. Dieses sei anfänglich ganz verpackt gewesen, dann sei nur noch das Seitensteuer vom Gleitschirm umwickelt gewesen.

Nach einigen Landeübungen über dem Thuner See entschloss sich der Pilot, trotz der starken Vibrationen und des steilen Gleitwinkels, den er benötigte um die Geschwindigkeit zu halten, Thun anzufliegen, wo er um 13:57 Uhr sicher landete.

Bern, 20. Mai 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	PA28-181	HB-PPZ
HALTER	Flugschule Basel AG, Grimselstrasse 3, 4054 Basel	
EIGENTÜMER	BS Business Aviation AG, Grimselstrasse 3, 4054 Basel	

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1980

AUSWEIS Berufspilotenlizenz (Flugzeug), CPL (A), *frozen* ATPL

FLUGSTUNDEN	insgesamt	149:5 +	während der letzten 90 Tage	5:1 +
		43:8 Sim		3:8 Sim
	mit dem Unfallmuster	79:0	während der letzten 90 Tage	2:3

ORT Lötschenlücke, Gde. Blatten/VS

KOORDINATEN 640 325 E / 147 235 N **HOEHE** 10 240 ft

DATUM UND ZEIT 26. Mai 2004, ca. 14:05 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Steigflug

UNFALLART Aufprall auf dem Gletscher

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot war auf dem Weg zurück nach Basel. Ursprünglich wollte er über den Gemmipass Richtung Thun fliegen, doch nach einigen Kreisen über Leuk muss er sich im Tal geirrt haben und flog in das Lötschental ein. Am Ende des Tales flog er direkt auf die Lötschenlücke zu und war noch im Steigflug. Die Geschwindigkeit nahm ab und befand sich schliesslich nahe der *stallspeed*. Der Pilot entschied, keine Kurve mehr zu machen, da das Flugzeug sich schon zu nahe an der Lücke befand. Er flog das Flugzeug mit etwa 60 kt weiter gerade aus und schliesslich prallte das Flugzeug mit dem Fahrwerk auf dem Schnee auf und rutschte noch einige Meter aus. Via Handy hat der Pilot Hilfe angefordert.

Bern, 26. Mai 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG Cessna C-172 HB-CDC

HALTER Flugbetriebs AG Sitterdorf, Flugplatz, 8589 Sitterdorf

EIGENTÜMER Flugbetriebs AG Sitterdorf, Flugplatz, 8589 Sitterdorf

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1947

AUSWEIS für Privatpiloten, Flugzeug PPL (A)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	691:55	während der letzten 90 Tage	6:26
	mit dem Unfallmuster	144:50	während der letzten 90 Tage	3:50

ORT Flugfeld Wangen-Lachen

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 5. Juni 2004, ca. 19:15 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Überrollen des Pistenendes, Flugzeug fällt ins Wasser

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot flog von Sitterdorf nach Wangen Lachen. Während des Anfluges regnete es und es herrschte Rückenwind. Der Regen führte zu einer verringerten Bremswirkung und das Flugzeug konnte auf der zur Verfügung stehenden Pistenlänge nicht zum Stillstand gebracht werden.

Die Maschine überrollte das Pistenende mit geringer Geschwindigkeit und fiel in die westlich der Piste gelegene Hafeneinfahrt.

Der Pilot konnte sich schwimmend retten und das Flugzeug sank.

Bern, 5. Juni 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG Bücker Casa 1.131 HB-UVH

HALTER Swiss Oldies, Frauenackerstr. 10, 8356 Ettenhausen

EIGENTÜMER Swiss Oldies, Frauenackerstr. 10, 8356 Ettenhausen

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1951

AUSWEIS Verkehrspilotenlizenz (Flugzeug), ATPL (A)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	15 400	während der letzten 90 Tage	221:00
	mit dem Unfallmuster	unbekannt	während der letzten 90 Tage	13:36

ORT Flugplatz Schänis

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 12. Juni 2004, 15:05 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Abreißen des Fahrwerks bei der Landung auf nasser Piste

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Fahrwerk, Auspuff, Propeller

SACHSCHADEN DRITTER Keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot wurde über Funk darauf aufmerksam gemacht, dass sich stehendes Wasser auf der Piste befinde. Er flog über den Platz, um die Verhältnisse zu beurteilen. Es war windstill und der Pilot entschied sich für Piste 16, da diese Piste erst im zweiten Teil durch Wasser bedeckt war. Die Landung erfolgte kurz nach dem Pistenende mit Mindestgeschwindigkeit. Als das Flugzeug durch eine Wasserlache rollte, wurde das Fahrwerk abgerissen und das Flugzeug rutschte auf dem Rumpf aus.

Bern, 12. Juni 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEF	Robin DR400-140B	HB-KDW
EXPLOITANT	Groupe de vol à Moteur, Aéroport, 1950 Sion	
PROPRIETAIRE	Groupe de vol à Moteur, Aéroport, 1950 Sion	

PILOTE Citoyen suisse, année de naissance 1948

LICENCE de pilote privé, avion, PPL (A)

HEURES DE VOL	total	152	au cours des 90 derniers jours	2:45
	type en cause	147	au cours des 90 derniers jours	2:48

LIEU Aérodrome de Sion

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

DATE ET HEURE 12 juin 2004, 17:22 h

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	---	

DOMMAGES A L'AERONEF Roue de proue, hélice, aile droite

AUTRES DOMMAGES Balisage de l'aéroport

Déroulement du vol (selon les déclarations du pilote)

Le pilote effectue des tours de piste pour son entraînement avec un vent de face à 20 kt. Lors du 5^{ème} atterrissage, l'avion rebondit à multiples reprises sur la piste, tout en se déportant sur la droite. L'avion quitte la piste, heurte un tas de terre et s'immobilise sur le nez dans une zone herbeuse.

Berne, le 12 juin 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEF	Cessna CE 140	HB-CAF
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE	Citoyen suisse, année de naissance 1944			
LICENCE	de pilote privé, avion, PPL (A)			
HEURES DE VOL	total	455:39	au cours des 90 derniers jours	55
	type en cause	214:25	au cours des 90 derniers jours	55

LIEU	Les Rialtes (Commune de Cottens/FR)		
COORDONNEES	570 145 / 178 415	ALTITUDE	690 m/M
DATE ET HEURE	26 juin 2004, 16:45 h		

TYPE D'UTILISATION	VFR, privé
PHASE DU VOL	Décollage
NATURE DE L'ACCIDENT	Atterrissage de précaution

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF	Hélice, capot moteur, plan fixe vertical
AUTRES DOMMAGES	Champ de blé

Déroulement du vol (selon les déclarations du pilote)

Après le décollage en piste 28, le pilote constate une baisse de régime et entreprend un atterrissage de précaution dans un champ fauché. L'appareil termine sa course dans un champ de blé et capote.

Berne, le 26 juin 2004

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. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG Super Blanik L-23 HB-3116

HALTER Segelfluggruppe Olten, Postfach, 4601 Olten

EIGENTÜMER Segelfluggruppe Olten, Postfach, 4601 Olten

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1946

AUSWEIS für Segelflieger (GLI)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	266:30	während der letzten 90 Tage	76:30
	mit dem Unfallmuster	23:19	während der letzten 90 Tage	5:47

ORT Flugfeld Olten

KOORDINATEN --- **HÖHE** ---

DATUM UND ZEIT 28. Juli 2004, 16:22 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Landeanflug

UNFALLART Landung vor der Piste

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Rumpf und Flügel

SACHSCHADEN DRITTER geringfügiger Flurschaden

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Landeanflug wurde im Abkreisraum Nord zur Piste 05 vorbereitet. Wetter und Windverhältnisse: Wolkenlos, ca. 25 °C, Bise ca. 25 km/h.

Während des letzten Kreisens, sowie anschliessend im *downwind* und in der *base* führten Turbulenzen und starke Abwinde zu einem grossen Höhenverlust. Die verbleibende Höhe reichte nicht mehr aus, die Piste zu erreichen.

Das Flugzeug wurde unsanft in ein vor der Piste liegendes Kornfeld aufgesetzt. Durch die harte Landung und die starken Verzögerungen im Kornfeld wurden Rumpf und Flügel beschädigt.

Bern, 28. Juli 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	1. Segelflugzeug DG 300	HB-1736
	2. Segelflugzeug Rolladen Schneider LS3-A	HB-1372
HALTER	1. Privat	
	2. Privat	
EIGENTÜMER	1. Privat	
	2. Privat	

PILOT	1. Schweizerbürger, Jahrgang 1936		
	2. Oesterreichischer Staatsbürger, Jahrgang 1971		
AUSWEIS	Pilot 1: PPL (A), TMG, GLI		
	Pilot 2: GLI		
FLUGSTUNDEN	insgesamt:	2802:00	während der letzten 90 Tage: 38:00
	Pilot 1	mit dem Unfallmuster: 1005:00	während der letzten 90 Tage: 34:50
FLUGSTUNDEN	insgesamt:	ca. 20:00	während der letzten 90 Tage: unbekannt
	Pilot 2	mit dem Unfallmuster: ca. 20:00	während der letzten 90 Tage: unbekannt

ORT	im Raume Gryon/VD (Bex)		
KOORDINATEN	---	HOEHE	ca. 3000 m
DATUM UND ZEIT	31. Juli 2004, ca. 13:30 Uhr		

BETRIEBSART	VFR, privat
FLUGPHASE	Thermikkreisen im Aufwind
UNFALLART	Kollision zwischen zwei Flugzeugen

PERSONENSCHADEN LUFTFAHRZEUG 1

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

PERSONENSCHADEN LUFTFAHRZEUG 2

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG 1:	Flügel Nase des linken Flügels im Bereich des Querruders
SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG 2:	Totalschaden
SACHSCHADEN DRITTER	keiner

Unfallhergang (nach Angaben der Piloten)

Pilot 1:

Beim Thermikkreisen im Gebiet Gryon sah der Pilot in östlicher Richtung ein Segelflugzeug. Er führte ein oder zwei weitere Kreise aus und entdeckte plötzlich ein Segelflugzeug, das sich auf Kollisionskurs befand. Durch eine Vergrößerung der Querlage versuchte der Pilot, der drohenden Kollision zu entgehen. Anschliessend vernahm er einen lauten Knall. Zum genauen Vorgang der Kollision kann der Pilot keine Angaben machen. Unmittelbar darauf versuchte er, das Flugzeug wieder unter Kontrolle zu bringen. Das Flugzeug war noch steuerbar, es traten aber mässige Vibrationen auf.

Der Pilot versuchte, das Segelflugzeug zu sehen, welches mit ihm kollidiert war. Er konnte jedoch weder dieses Flugzeug noch den mit dem Fallschirm abgesprungenen Piloten entdecken.

Aufgrund der Flughöhe, die ungefähr 3000 m/M betrug, sowie der dem Piloten bekannten Rückflugroute und der langen Piste in Saanen, entschied dieser nach Saanen zurückzufliegen. Dieser Rückflug wurde mit ca. 100 km/h und dosierten Querruderausschlägen ausgeführt.

Der Anflug in Saanen um ungefähr 13:55 Uhr wurde ohne Verwendung der Bremsklappen durchgeführt, da sich der Pilot über den Zustand des Flügels und der Steuergestänge nicht im Klaren war.

Pilot 2:

Après un largage à 2200 m/M sur la tête du Meilleret et suite à plusieurs spirales à droite dans l'ascendance thermique au-dessus de la crête, le planeur atteint une altitude d'environ 2600 m/M. Voyant l'horizon libre de trafics et la formation d'un cumulus au-dessus de la crête du Culan, le pilote prend la décision de longer le col de la Croix.

Arrivé sur la place, aucun trafic n'est visible, donc le pilote entame des spirales à droite en essayant de se centrer dans l'ascendance. Dès la deuxième spirale, il aperçoit un planeur plus bas d'environ 80 m tournant dans le même sens et faisant des spirales avec un plus grand rayon.

Après une ou deux spirales avec le deuxième planeur en dessous de lui, le pilote perd le contact visuel. Il prend donc la décision de se diriger à nouveau sur le col de la Croix, afin de quitter cette zone le plus vite possible. Lors de la sortie de son virage à droite avec le cap sur la crête du Meilleret à une altitude de 2800 m/M, le pilote ressent une secousse et perçoit un bruit à l'arrière de son planeur.

Voyant que l'aéronef ne répond plus aux commandes, le pilote prend la décision de larguer la verrière et s'extrait du planeur alors que celui-ci se trouve en piqué prononcé. Le pilote fait usage de son parachute.

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEF	Beechcraft BE A35	HB-ECG
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	
PILOTE	Citoyen suisse, année de naissance 1945	
LICENCE	de pilote privé française, avion, PPL (A)	
HEURES DE VOL	total	au cours des 90 derniers jours
	409:00	21:28
	type en cause	au cours des 90 derniers jours
	41:49	21:38
LIEU	Aéroport de Lausanne	
COORDONNEES	---	ALTITUDE ---
DATE ET HEURE	7 août 2004, env. 18:30 h	
TYPE D'UTILISATION	VFR, privé	
PHASE DU VOL	Décollage	
NATURE DE L'ACCIDENT	Rétraction du train au sol	
TUES ET BLESSES		
	Equipage	Passagers
Mortellement blessé	---	---
Grièvement blessé	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	---
DOMMAGES A L'AERONEF	Hélice, moteur, train d'atterrissage	
AUTRES DOMMAGES	Aucun	

Déroulement du vol (selon les déclarations du pilote)

Pour une raison inconnue, le train d'atterrissage se rentre avant la rotation en phase de décollage.

Berne, le 7 août 2004

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. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	Bücker BUE 131 APM	HB-UUO
HALTER	Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, 2540 Grenchen	
EIGENTÜMER	Segel- und Motorfluggruppe Grenchen, 2540 Grenchen	

PILOT 1 (FLUGLEHRER)	Schweizerbürger, Jahrgang 1974			
AUSWEIS	Berufspilotenlizenz (Flugzeug), CPL (A)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	2130:10	während der letzten 90 Tage	192:20
	mit dem Unfallmuster	121:41	während der letzten 90 Tage	23:55

PILOT 2 (FLUGSCHÜLER)	Schweizerbürger, Jahrgang 1945			
AUSWEIS	Privatpilotenlizenz (Flugzeug), PPL (A)			
FLUGSTUNDEN	insgesamt	911:00	während der letzten 90 Tage	09:00
	mit dem Unfallmuster	29:00	während der letzten 90 Tage	04:23

ORT	Flugplatz Grenchen		
KOORDINATEN	---	HOEHE	---
DATUM UND ZEIT	13. August 2004, 16:45 Uhr		

BETRIEBSART	VFR, Schulung
FLUGPHASE	Landung
UNFALLART	Bauchlandung infolge eines beschädigten Hauptfahrwerks

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Hauptfahrwerk, linker unterer Flügel, Propeller
--------------------------------	---

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

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Am Freitag Nachmittag führte der Fluglehrer mit einem Schüler Landetraining durch. Bei der ersten Landung setzte die Maschine ohne zu schieben auf. Als ein Pistenmarkierungspaar (eine Markierung links und eine rechts) im Blickfeld der Besatzung auftauchte, realisierte der Fluglehrer, dass sich das Flugzeug zu weit links befand. Er wies den Schüler darauf hin und dieser korrigierte zurück Richtung Pistenmitte.

Die zweite Landung erfolgte leicht rechts von der Pistenmitte, das Aufsetzen geschah ebenfalls ohne zu schieben. Beim anschliessenden Durchstart für eine weitere Platzrunde wurde das Flugzeug auf das Hauptfahrwerk rotiert, um zu beschleunigen. Dabei bemerkte der Fluglehrer, dass die kurzen Schläge der Pistenunebenheiten fehlten, das Fahrwerk fühlte sich „schwammig“ oder „gummig“ an. Um anzuhalten war es zu spät. Der Fluglehrer nahm das Flugzeug vom Boden weg, um das Fahrwerk zu entlasten, und plante eine Landung, um das Fahrwerk zu überprüfen. Darauf erhielt er vom Kontrollturm die Information, dass das Fahrwerk nicht mehr korrekt in Position sei.

Nach einem Informationsaustausch über Funk, entschieden sich Fluglehrer und Pilot zu einer Notlandung auf der Hartbelagspiste, um einen Überschlag des Flugzeuges zu verhindern.

Damit er sich auf die Landung konzentrieren konnte, beauftragte der Fluglehrer den Schüler, auf Kommando die Zündung auszuschalten sowie den Brandhahn und die Gemischregulierung zu schliessen. Nach Möglichkeit sollte er mit dem Starter den Propeller in horizontale Stellung bringen. Weiter war er beauftragt, vor dem Aufsetzen den Hauptschalter auszuschalten.

Im Endanflug gab der Fluglehrer das Kommando zum Abstellen des Motors. Das Aufsetzen erfolgte fein auf der *centerline*, der Propeller war noch am Drehen. Als das Fahrwerk belastet wurde, knickte es ein. Das Flugzeug rutschte auf dem Fahrwerk liegend und leicht auf die Nase geneigt innerhalb von 50 – 100 m aus.

Die Besatzung konnte das Flugzeug aus eigener Kraft verlassen.

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG Cessna 172RG HB-CYC

HALTER Motorfluggruppe Zürich, Postfach 143, 8058 Zürich

EIGENTÜMER Motorfluggruppe Zürich, Postfach 143, 8058 Zürich

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1975

AUSWEIS Privatpilotenlizenz (Flugzeug), PPL (A)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	158:21	während der letzten 90 Tage	29:30
	mit dem Unfallmuster	13:43	während der letzten 90 Tage	09:50

ORT Flugplatz Birrfeld

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 21. August 2004, 15:43 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Endanflug – Landung

UNFALLART Bauchlandung vor der Piste

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Rumpfunterseite

SACHSCHADEN DRITTER Landschaden

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Um ca. 12.15 Uhr startete der Pilot mit zwei Passagieren auf dem Flugplatz Birrfeld. Das Einfahren des Fahrwerks verlief dabei ohne Probleme. Der Pilot flog via Olten und Biel nach Yverdon. Für den Rückweg wählte er dieselbe Strecke, flog dann von Olten nach Luzern und via Cham und Langnau (Zürich) zurück ins Birrfeld.

Da ihm der erste Anflug nicht glückte, leitete er einen Durchstart ein. Der weitere Flugverlauf war normal. Als jedoch nach dem Ausfahren des Fahrwerks für die zweite Landung die grüne Kontrolllampe nicht aufleuchtete und das Hauptfahrwerk links nicht sichtbar war, leitete der Pilot erneut einen Durchstart ein. Er versuchte, das Fahrwerk nochmals ein- und wieder auszufahren, was die Situation jedoch nicht veränderte. Der hinten sitzende Passagier konnte sehen, dass das linke Fahrwerk nach hinten unten hing.

Der Pilot entschied sich, den Flugplatzbereich Birrfeld zu verlassen und im Umkreis vom Flugplatz die *emergency checklist* abzuarbeiten. Die Flugzeuginsassen versuchten erfolglos, das Fahrwerk mit der Handpumpe in die richtige Stellung zu bringen. Der Versuch, das Fahrwerk durch positive und negative Beschleunigungen frei zu bekommen, scheiterte ebenfalls. Der Flugplatz bot die Feuerwehr auf. Nach deren Eintreffen begann der Pilot mit der Notlandung.

Nach zwei tiefen Überflügen in Landekonfiguration über die Graspiste erfolgte auf Anweisung eines Fluglehrers am Boden die Notlandung auf der Graspiste 26. Im Endanflug, kurz vor der Pistenschwelle, wurde der Pilot vom Fluglehrer über Funk angewiesen, den Motor abzustellen. Der Pilot befolgte diese Anweisung sofort. Durch den Verlust der Vortriebsleistung und aufgrund des starken Gegenwindes verlor das Flugzeug viel schneller an Flughöhe als erwartet und setzte kurz vor der Graspiste 26 in einem Feld auf.

Bern, 21. August 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG PA 28-181 HB-PNA

HALTER Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis

EIGENTÜMER Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1955

AUSWEIS Privatpilotenlizenz (Flugzeug), PPL (A)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	188:40	während der letzten 90 Tage	18:50
	mit dem Unfallmuster	7:30	während der letzten 90 Tage	1:10

ORT Flugplatz Buttwil

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 23. August 2004, 16:25 Uhr

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, Flügel, Propeller

SACHSCHADEN DRITTER Keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot führte einen Anflug auf Piste 34 in Buttwil durch. Aufgrund eines hohen Anfluges setzte der Pilot ungefähr 100 m vor der Pistenmitte auf. Ein Durchstart wurde nicht durchgeführt. Der Pilot versuchte das Flugzeug gerade zu halten und abzubremesen. Dabei brach das Flugzeug nach links aus. Das Flugzeug überrollte das Pistenende und eine Strasse. Dabei kollidierte es mit verschiedenen Hindernissen.

Bern, 23. August 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG	Grob Twin 2 ACRO	HB-1778
HALTER	Segelfluggruppe Winterthur, 8400 Winterthur	
EIGENTÜMER	Segelfluggruppe Winterthur, 8400 Winterthur	

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1957

AUSWEIS für Segelflieger (GLI)

FLUGSTUNDEN	insgesamt	157:00	während der letzten 90 Tage	2:36
	mit dem Unfallmuster	59:22	während der letzten 90 Tage	2:36

ORT Riethof, 8542 Wiesendangen

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 19. September 2004, 14:37 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Aussenlandung

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG erheblich beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER Flurschaden

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Nach dem Windenstart wurde eine Rechtsvolte geflogen. Der Flug ging weiter in Richtung *downwind* Piste 19. Dann wurde ein Vollkreis eingeleitet. Die Ausgangshöhe für den Kreis wurde als normal eingestuft. Während des Kreisens trat ein deutlicher Höhenverlust auf. Am Ende der Kurve versuchte der Pilot die Piste 19 auf dem kürzesten Weg zu erreichen. Da er die Höhe für den Überflug der vor ihm liegenden Hochspannungsleitung als zu gering einstufte, entschied er sich für eine Aussenlandung in einem Maisfeld. Der Pilot informierte seine Passagierin entsprechend. Das Flugzeug sank beim Aufsetzen in das Maisfeld und wurde stark abgebremst.

Bern, 19. September 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

Dieser Bericht wurde ausschliesslich zum Zwecke der Information erstellt. Es wurde keine Untersuchung durchgeführt. Der Bericht basiert auf den Aussagen der Besatzung.

LUFTFAHRZEUG Schleicher K8B HB-701

HALTER Haltergemeinschaft Belpmoos, Postfach 1529,
3072 Ostermundigen

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1938

AUSWEIS Berufspilotenlizenz (Flugzeug), CPL (A), Ausweis für Segelflieger (GLI), Fluglehrer

FLUGSTUNDEN	insgesamt	1134:00	während der letzten 90 Tage	14:00
	mit dem Unfallmuster	79:00	während der letzten 90 Tage	---

ORT Flugplatz Olten

KOORDINATEN --- **HOEHE** ---

DATUM UND ZEIT 19. September 2004, ca.10:40 Uhr

BETRIEBSART VFR, privat

FLUGPHASE Start

UNFALLART Harte Landung

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Rumpf geknickt

SACHSCHADEN DRITTER Keiner

Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot absolvierte seinen vierten Start am Gummiseil. Der Start verlief verglichen mit den drei Starts zuvor eher zaghaft (kein Wind) und das Flugzeug stieg auf eine Höhe von nur ca. 5 m über Grund. Aufgrund der Fluggeschwindigkeit gelang es dem Piloten nicht, einen kontrollierten Gleitflug und eine sanfte Landung durchzuführen. Das Flugzeug prallte hart auf den Boden und wurde beschädigt.

Bern, 19. September 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEF	De Havilland DH-115	HB-RVF
EXPLOITANT	A-Jet Ltd. Appenzell, Kolprüti 527, 9404 Rorschacherberg	
PROPRIETAIRE	A-Jet Ltd. Appenzell, Kolprüti 527, 9404 Rorschacherberg	

PILOTE 1 (INSTRUCTEUR)	Citoyen suisse, année de naissance 1951		
PILOTE 2 (ÉLÈVE)	Citoyen suisse, année de naissance 1973		
LICENCE	ATPL (A), FI (Pilote 1) / ATPL (A), FI (Pilote 2)		
HEURES DE VOL	Total		Au cours des 90 derniers jours
PILOTE 1	16 107		183:00
	Type en cause		Au cours des 90 derniers jours
	680		6:13
HEURES DE VOL	Total		Au cours des 90 derniers jours
PILOTE 2	2600		45
	Type en cause		Au cours des 90 derniers jours
	80		0

LIEU	Sion LSGS		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	16 décembre 2004		

TYPE D'UTILISATION	VFR, vol d'instruction
PHASE DU VOL	Toucher et décoller
NATURE DE L'ACCIDENT	Rentrée du train d'atterrissage lors de la mise en puissance

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF	Réservoirs d'aile, train avant, fuselage
AUTRES DOMMAGES	Aucun

Déroulement du vol (selon les déclarations de l'élève)

Après un vol de contrôle qui s'est déroulé normalement, il est décidé d'exécuter un toucher et décoller sur l'aérodrome de Sion suivi d'un circuit de piste avec arrêt complet. L'approche s'effectue normalement en configuration d'atterrissage. La prise de contact avec le sol ne pose pas de problème particulier. Juste après que le train principal touche la piste, le pilote rentre les aérofreins, puis augmente progressivement la puissance. Durant la phase d'accélération du réacteur, le pilote veut rentrer un cran de volet (position décollage). Aussitôt, il remarque que l'avion s'enfonce et réalise qu'il a rentré le train d'atterrissage. L'avion continue de s'affaisser, puis les réservoirs d'aile amortissent l'impact. L'avion glisse puis s'immobilise sur la piste.

Berne, le 16 décembre 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

Ce rapport sert uniquement à l'information et n'a pas fait l'objet d'une enquête. Il est basé exclusivement sur les déclarations de l'équipage.

AERONEF	Bell 206B	HB-XUE
EXPLOITANT	Heliswiss, Flugplatz Bern, 3123 Belp	
PROPRIETAIRE	Heliswiss, Flugplatz Bern, 3123 Belp	

PILOTE Citoyen suisse, année de naissance 1954

LICENCE de pilote privé, hélicoptère, PPL (H)

HEURES DE VOL	total	351:50	au cours des 90 derniers jours	4:06
	type en cause	351:50	au cours des 90 derniers jours	4:06

LIEU La Verrerie FR

COORDONNEES env. 560 350 / 159 500 **ALTITUDE** env. 830 m

DATE ET HEURE 31 décembre 2004, 16:20 h

TYPE D'UTILISATION VFR, privé

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Renseversement dynamique

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	3	

DOMMAGES A L'AERONEF Gravement endommagé

AUTRES DOMMAGES Aucun

Déroulement du vol (selon les déclarations du pilote)

L'hélicoptère décolle vers 15:00 h de l'aérodrome de Gruyères (LSGT) pour un vol de plaisance avec 4 personnes à bord. Au lieu-dit «Les Moulins», le pilote effectue un atterrissage puis redécolle en direction de Montbovon.

Dans la région de Semsales, le pilote effectue une volte de reconnaissance pour atterrir, à but d'entraînement, dans une zone dégagée. L'approche se déroule normalement, avec une bonne visibilité. Une fois l'hélicoptère en vol stationnaire au dessus d'un terrain enneigé, le pilote entame le vol de descente pour la prise de contact avec le sol.

Lors de cette manoeuvre, le patin droit de l'hélicoptère touche le sol et l'appareil se renverse sur le côté droit.

Berne, le 31 décembre 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation