



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Büro für Flugunfalluntersuchungen BFU  
Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation BEAA  
Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici UIIA  
Uffizi d'investigaziun per accidents d'aviatica UIAA  
Aircraft accident investigation bureau AAIB

**Nr. 1944**

**Summarische Berichte**

**des Büros für**

**Flugunfalluntersuchungen**

**vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006**

Bundeshaus Nord, CH-3003 Bern



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Büro für Flugunfalluntersuchungen BFU  
Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation BEAA  
Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici UIIA  
Uffizi d'investigaziun per accidents d'aviatica UIAA  
Aircraft accident investigation bureau AAIB

**No. 1944**

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

**du 1er janvier au 31 décembre 2006**

Palais fédéral Nord, CH-3003 Berne

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Helikopter ELISPORT CH-7 KOMPRESS	HB-YKR
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1962	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Helikopter) PPL (H)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	562:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 9:25 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	354:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 9:25 h
<b>Ort</b>	150 m westlich des Gebirgslandeplatzes Gumm auf dem Gebiet der Gemeinde Rougemont (VD)	
<b>Koordinaten</b>	N46°25,84' E007°11,76'	<b>Höhe</b> 6765 ft AMSL
<b>Datum und Zeit</b>	30. Januar 2006, ca. 11:00 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Start	
<b>Unfallart</b>	Kollision mit dem Gelände	

### **Personenschaden**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---	
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Zerstört		
<b>Drittschaden</b>	Keiner		

## **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Nach einem Flug von seinem Wohnort aus durch die Gegend der Gastlosen landete der Pilot auf dem Gebirgslandeplatz Gumm. Er landete in Richtung Westen und stellte den Motor ab.

Es herrschte ein Wind aus Osten von ungefähr 5 kt. Er erachtete dies für einen Start Richtung Westen als problemlos. Nach dem Anlassen des Motors führte er die üblichen Kontrollen durch. Dazu gehörte auch der Test der TCU (*turbo control unit*). Das Resultat dieses Tests beachtete er jedoch nicht. Insbesondere achtete er nicht auf ein eventuell leuchtendes Warnlicht, da er einerseits eine Sonnenbrille trug und andererseits die Sonne im weissen Schnee stark blendete.

Nachdem er den *governor* eingeschaltet hatte, begann er den Start. Zu Beginn der *translation* ertönte die *low RPM* Warnung. Der Pilot bewegte den Kollektiv-Verstellhebel sofort nach unten. Daraufhin verlor der Helikopter an Höhe und streifte mit den Kufen im abfallenden Gelände den Schnee. Der Helikopter kippte und kam zerstört in einer Gruppe von kleinen Tännchen zum Stehen.

Der Pilot konnte sich selber aus dem Wrack befreien und alarmierte die Rettungsdienste.

Bern, 30. Januar 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug SIAI-Marchetti S.205-20/R	HB-ELP
<b>Halter</b>	FFSOWO, 4500 Solothurn	
<b>Eigentümer</b>	FFSOWO, 4500 Solothurn	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1950	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	548:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:45 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	unbekannt	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:45 h
<b>Ort</b>	Yverdon	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	10. Februar 2006, 15:30 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Versagen des Fahrwerks beim Ausrollen	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Rechter Flügel	
<b>Drittschaden</b>	Keiner	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Beim Anflug auf Piste 23 wurde das Fahrwerk ausgefahren. Das Geräusch war wie gewohnt hörbar und das Ausfahren spürbar. Der mechanische Stift war auf Position „Fahrwerk ausgefahren“, das Kontrolllicht leuchtete grün.

Nachdem das Flugzeug gelandet war verliefen die ersten 100-200 m des Ausrollvorgangs normal, dann begann sich das Flugzeug langsam nach rechts zu neigen. Als die Fahrt weiter abnahm, berührte der rechte Flügel den Boden und das Flugzeug verliess die Piste unkontrollierbar nach rechts. Nach etwa 100 Metern kam es zum Stillstand. Der Hauptschalter und die Benzinpumpe wurden noch während des Rutschens ausgeschaltet. Es wurde niemand verletzt.

Bern, 10. Februar 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Mooney M20S	HB-DHY
<b>Halter</b>	Motorfluggruppe Zürich AeCS, 8058 Zürich	
<b>Eigentümer</b>	Motorfluggruppe Zürich AeCS, 8058 Zürich	
<b>Pilot</b>	Deutscher Staatsangehöriger, Jahrgang 1968	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	286:54 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 3:54 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	22:48 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 3:54 h
<b>Ort</b>	Flughafen Zürich	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	12. Februar 2006, 13:10 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	Privater Trainingsflug	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Harte Landung mit Bodenberührung des Propellers	
<b>Personenschaden</b>		
	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Propeller	
<b>Drittschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Nach einem IFR-Anflug auf dem Flughafen Zürich auf die Piste 14 kam es nach dem Aufsetzen zu mehreren Hüpfen, die sich aufschaukelten. Beim letzten harten Aufsetzen berührte der Propeller den Boden, worauf der Pilot einen Durchstart und ein *standard missed approach procedure* ausführte und ereignislos in Zürich landete.

Bern, 12. Februar 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Helikopter Robinson R22 Beta	HB-ZEV
<b>Halter</b>	Heli Sitterdorf AG, Flugplatz, 8589 Sitterdorf	
<b>Eigentümer</b>	Heli Sitterdorf AG, Flugplatz, 8589 Sitterdorf	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1969	
<b>Ausweis</b>	für Berufspiloten (Helikopter) CPL (H)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	161:58 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 3:04 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	133:46 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:22 h
<b>Ort</b>	Enggetschwil/SG	
<b>Koordinaten</b>	735 000 / 254 700	<b>Höhe</b> 630 m/M
<b>Datum und Zeit</b>	18. März 2006, 14:31 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Start	
<b>Unfallart</b>	Verlust der Kontrolle um die Hochachse	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Zerstört	
<b>Drittschaden</b>	Geringfügiger Landschaden	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Bei der Durchführung einer langsamen Drehung um die Hochachse nach rechts im Schwebeflug begann der Helikopter immer schneller um die Hochachse zu drehen. Die Drehung konnte nicht gestoppt werden. Die Höhe bei Beginn des Manövers war 1-1,5 m. Der Helikopter berührte während der Drehung mit der rechten Kufenspitze den Boden und kippte danach nach links um.

Bern, 18. März 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Piper PA-18 "150"	HB-PAI
<b>Halter</b>	Super Cup Gesellschaft Zürcher Oberland, 8492 Wila	
<b>Eigentümer</b>	Super Cup Gesellschaft Zürcher Oberland, 8492 Wila	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1951	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	4725:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 14:00 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	ca. 200 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:50 h
<b>Ort</b>	Limmerenfirn/GL	
<b>Koordinaten</b>	46°48'38" N / 08°58'04" E	<b>Höhe</b> 9000 ft AMSL
<b>Datum und Zeit</b>	19. März 2006, 14:05 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Harte Landung	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Rechtes Fahrwerk	
<b>Drittschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Beim sechsten Landeanflug auf den Gletscherlandeplatz Limmernfirn setzte das Flugzeug mit geringer Geschwindigkeit zu hart auf. Dabei brach das rechte Fahrwerk ein und das rechte Rad verbog die Flügelstrebe.

Bern, 19. März 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Motorsegler DG-1000T	HB-2421
<b>Halter</b>	Segelfluggruppe Nidwalden, 6371 Stans	
<b>Eigentümer</b>	Segelfluggruppe Nidwalden, 6371 Stans	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1946	
<b>Ausweis</b>	für Segelflieger (Glider)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	7432:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 7:13 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	ca. 0:10 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> ca. 0:10 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Buochs	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	25. März 2006, 11:30 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Versagen des Fahrwerks	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	2	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Laminat am Rumpfboden durchgescheuert	
<b>Drittschaden</b>	Keiner	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Beim ersten Flug zur Einweisung des Piloten auf das Flugzeugmuster DG1000 fuhr das Fahrwerk nach dem Aufsetzen ein und das Flugzeug rutschte auf dem Rumpfboot aus.

Bern, 25. März 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Cessna RA F172P	HB-CFT
<b>Halter</b>	Motorfluggruppe Zürich AeCS, 8058 Zürich	
<b>Eigentümer</b>	Motorfluggruppe Zürich AeCS, 8058 Zürich	
<b>Pilot</b>	Kanadischer Staatsangehöriger, Jahrgang 1960	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	733 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 11 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	69 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 11 h
<b>Ort</b>	Flughafen Zürich	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	27. März 2006, 14:44 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Kontrollverlust	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Propeller, Fahrwerk, linker Flügel, Rumpf	
<b>Drittschaden</b>	Zwei Pistenlampen beschädigt	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Pilot flog von Bremgarten her über die Meldepunkte WHYSKEY 1 (Gasometer) und WHYSKEY 2 (Katzensee) Richtung Flughafen Zürich. Nach der Funkmeldung bei W2 gab ihm der Platzverkehrsleiter die Anweisung einen Anflug auf Piste 34 durchzuführen.

Zu diesem Zeitpunkt herrschte ein mittlerer Wind von 13 kt aus einer Richtung von 240 bis 250 Grad. Es war eine Vorsichtsmeldung für die Region Kloten gültig, mit der auf eine Windstärke von 25 bis 33 kt aus Richtung Südwest hingewiesen wurde. Aus diesen Gründen wurde die Piste 28 für Landungen von Grossflugzeugen verwendet.

Der Pilot setzte den Anflug auf Piste 34 fort. Beim Erteilen der Landbewilligung meldete ihm der Platzverkehrsleiter einen aktuellen Wind von 10 kt aus Richtung 230 Grad. Kurze Zeit später setzte das Flugzeug auf der Piste auf. Die Maschine brach nach links aus, kollidierte mit zwei Pistenlampen und kam beschädigt im Gras neben der Piste zum Stillstand.

Bern, 27. März 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Robin DR400-180R	HB-KFK
<b>Halter</b>	Segelfluggruppe Bern, 3001 Bern	
<b>Eigentümer</b>	Segelfluggruppe Bern, 3001 Bern	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1959	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	287:44 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 10:13 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	49:30 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:31 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Bern-Belp	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	8. April 2006, 14:06 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	Schleppflug	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Kontrollverlust	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Beide Flügel und Bugrad gebrochen	
<b>Drittsschaden</b>	Zaun Flugplatz, Verbotstafel	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Kurz vor dem Aufsetzen wurde das Flugzeug von einer Windböe erfasst. Es brach seitlich nach links aus der Pistenachse aus und kollidierte mit einem Stacheldrahtzaun. Das Flugzeug wurde dabei schwer beschädigt.

Bern, 8. April 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Maule MX-7-235	HB-KFC
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1962	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	664:46 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 20:42 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	466:31 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 20:42 h
<b>Ort</b>	Hüfifirn (Nähe SAC Planurahütte)	
<b>Koordinaten</b>	710 050 / 186 480	<b>Höhe</b> 2910 m/M
<b>Datum und Zeit</b>	20. April 2006, 11:00 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Harte Landung ausserhalb des vorgesehenen Landefeldes	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Schwer beschädigt	
<b>Drittschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Pilot führte bei optimalen Licht-, Wind und Schneeverhältnissen ein Landetraining auf dem Hühfirn durch. Bei der fünften und letzten Landung geriet der Anflug zu hoch und etwas zu schnell. Die verfügbare Länge der Landepiste reichte nicht mehr, sodass das Flugzeug die vorgesehene Aufsetzzone überschoss und in einem Schneeloch hart landete. Dabei knickten Fahrwerk und Flügel des Flugzeuges ein. Der Pilot konnte die Maschine aus eigener Kraft und unverletzt verlassen.

Bern, 20. April 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

---

<b>Aéronef</b>	Hélicoptère Hughes 269C	HB-XFQ
<b>Exploitant</b>	Heliswiss, 3123 Belp	
<b>Propriétaire</b>	Heliswiss, 3123 Belp	

---

<b>Pilote</b>	Citoyen suisse, année de naissance 1968			
<b>Licence</b>	de pilote privé (hélicoptère) PPL (H)			
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	116:16 h	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	1:24 h
	<b>Type en cause</b>	116:16 h	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	1:24 h

---

<b>Lieu</b>	Gingins-Nyon		
<b>Coordonnées</b>	503 850 / 139 800	<b>Altitude</b>	500 m/M
<b>Date et heure</b>	27 mai 2006, 18:50 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		

---

<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé
<b>Phase du vol</b>	Approche
<b>Nature de l'accident</b>	Collision avec un obstacle

---

**Tués et blessés**

	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>	<b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	---	

<b>Dommmages à l'aéronef</b>	Rotor principal, rotor de queue, train d'atterrissage
<b>Autres dommages</b>	Ligne téléphonique

**Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

Après une reconnaissance des lieux effectuée en début d'après-midi avec sa voiture, le pilote décolle à bord de l'hélicoptère HB-XFQ de Gingins pour effectuer un atterrissage en campagne. En courte finale, le pilote aperçoit deux lignes de téléphone mais ne peut les éviter. Il procède immédiatement à un atterrissage d'urgence.

Berne, 27 mai 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Avion Piper PA-18 "150"	HB-ORV		
<b>Exploitant</b>	Groupement de Vol à Moteur Section Vaudoise de l'AéCS, 1000 Lausanne 22			
<b>Propriétaire</b>	Groupement de Vol à Moteur Section Vaudoise de l'AéCS, 1000 Lausanne 22			
<b>Pilote (Instructeur)</b>	Citoyen suisse, année de naissance 1934			
<b>Licence</b>	de pilote professionnel (avion) CPL (A)			
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	6866:39 h	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	58:14 h
	<b>Type en cause</b>	948:04 h	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	4:29 h
<b>Pilote (Licencié)</b>	Citoyen suisse, année de naissance 1947			
<b>Licence</b>	de pilote privé (national) RPPL (A)			
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	786:18 h	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	8:65 h
	<b>Type en cause</b>	486:00 h	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	0:83 h
<b>Lieu</b>	Glacier du Trient			
<b>Coordonnées</b>	568 600 / 092 950	<b>Altitude</b>	3200 m/M	
<b>Date et heure</b>	7 juin 2006, 10:35 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé			
<b>Phase du vol</b>	Atterrissage			
<b>Nature de l'accident</b>	Contact dur avec le sol			
<b>Tués et blessés</b>				
		<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>	<b>Autres</b>
	<b>Grièvement blessé</b>	---	---	---
	<b>Indemne/légèrement blessé</b>	2	---	
<b>Dommages à l'aéronef</b>	Déformation du fuselage			
<b>Autres dommages</b>	Néant			

**Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

Suite à l'exécution de trois atterrissages à la place des Aiguilles Dorées, l'équipage décide de changer de place d'atterrissage sur le Glacier du Trient. Après une reconnaissance de la place, l'avion effectue un atterrissage dur.

Berne, 7 juin 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Avion Lancair L 320	F-PLTS
<b>Exploitant</b>	Privé	
<b>Propriétaire</b>	Privé	
<b>Pilote</b>	Citoyen français, année de naissance 1950	
<b>Licence</b>	de pilote privé (avion) française	
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	806 h
	<b>Type en cause</b>	85 h
	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	1 h
	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	1 h
<b>Lieu</b>	Aérodrome d'Ecuvillens	
<b>Coordonnées</b>	---	<b>Altitude</b> ---
<b>Date et heure</b>	24 juin 2006, 11:59 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé	
<b>Phase du vol</b>	Atterrissage	
<b>Nature de l'accident</b>	Rupture du train avant	
<b>Tués et blessés</b>	<b>Équipage</b>	<b>Passagers</b>
		<b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	---
<b>Dommmages à l'aéronef</b>	Hélice, train avant, capot moteur	
<b>Autres dommages</b>	Néant	

### **Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

Après un atterrissage sur la piste 28, le train avant se rompt au niveau du compas. L'avion finit sa course sur le capot moteur.

Berne, 24 juin 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Helikopter Eurocopter SA315B	HB-XDN	
<b>Halter</b>	Eliticino SA, 6596 Gordola		
<b>Eigentümer</b>	Eliticino SA, 6596 Gordola		
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1969		
<b>Ausweis</b>	für Berufspiloten (Helikopter) CPL (H)		
<b>Flugstunden insgesamt</b>	3431 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 99 h	
<b>auf dem Unfallmuster</b>	265 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 1 h	
<b>Ort</b>	St. Antönien/GR		
<b>Koordinaten</b>	781 500 / 205 550	<b>Höhe</b> 1575 m/M	
<b>Datum und Zeit</b>	28. Juni 2006, 10:52 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<b>Betriebsart</b>	VFR, gewerbsmässig		
<b>Flugphase</b>	Landeanflug		
<b>Unfallart</b>	Kollision mit Telefonkabeln		
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	3	---	
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Leicht beschädigt		
<b>Drittsschaden</b>	Telefonkabel		

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Nach einem Aussenlasttransport bestieg ein Flughelfer den Helikopter und gurtete sich auf dem vorderen linken Sitz fest. In der Zwischenzeit begab sich ein zweiter Flughelfer zu Fuss zum ca. 100 Höhenmeter oberhalb des ersten Landeplatzes gelegenen Ort.

Um 10:50 Uhr startete der Pilot mit dem Flughelfer zum vereinbarten Landeplatz mit der Absicht, dort auf den zweiten Flughelfer zu warten. Im Landeanflug kollidierte der Helikopter mit zwei Telefonkabeln (2 Parallelkabel mit 2.9 mm Durchmesser und einem Abstand von ca. 80 cm). Die Kabel wurden durch die Kabine des Helikopters durchtrennt. Ca. 15 Sekunden nach der Kollision mit den Kabeln konnte der Pilot den Helikopter um 10:52 Uhr am vorgesehenen Ort landen.

Bern, 28. Juni 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Avion Lancair 320	HB-YFR
<b>Exploitant</b>	Privé	
<b>Propriétaire</b>	Privé	
<b>Pilote</b>	Citoyen Suisse, année de naissance 1940	
<b>Licence</b>	de pilote privé (avion) PPL (A)	
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	3370:56 h
	<b>Type en cause</b>	237:31 h
	<b>au cours des 90 derniers jours</b>	12:29 h
	<b>au cours des 90 derniers jours</b>	5:25 h
<b>Lieu</b>	Aéroport de Sion/VS	
<b>Coordonnées</b>	---	<b>Altitude</b> ---
<b>Date et heure</b>	30 juin 2006, 18:26 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé	
<b>Phase du vol</b>	Atterrissage	
<b>Nature de l'accident</b>	Atterrissage avec train rentré	
<b>Tués et blessés</b>	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>
		<b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	---
<b>Dommmages à l'aéronef</b>	Hélice, échappement, volets	
<b>Autres dommages</b>	Aucun	

**Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

En provenance d'Ambri, le pilote planifie un exercice d'atterrissage d'urgence à Sion. Après s'être annoncé à la hauteur de Martigny, il reçoit l'autorisation pour son exercice d'atterrissage d'urgence. Le pilote oublie d'effectuer les contrôles de sortie de train d'atterrissage (3 lampes vertes) et se concentre sur le trafic qui le précède à l'atterrissage. L'avion prend contact à environ 100 m du seuil de piste 25 avec le régime moteur au ralenti.

Berne, 30 juin 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Ecolight Flight Design CT SW	HB-WAL
<b>Halter</b>	Aerotec AG, 2540 Grenchen	
<b>Eigentümer</b>	Aerotec AG, 2540 Grenchen	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1947	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	3180:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 17:06 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	2:31 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:31 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Grenchen	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	22. Juli 2006, 16:01 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Kontrollverlust	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Propeller, Bugrad, Flügelende links, Motorhaube	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Pilot führte einen Rundflug über den Jura durch. Um ca. 15:50 Uhr hörte er das ATIS von Grenchen ab. Dabei erhielt er die Information, dass ein geringer Wind aus westlicher Richtung vorherrsche und Windscherungen beim Anflug auf Piste 25 zu erwarten seien. Als er mit dem Kontrollturm von Grenchen in Kontakt trat, stellte er fest, dass der Wind nun mit 9-11 kt aus nördlicher Richtung wehte. Nach der Positionsmeldung „*abeam Altreu*“ erhielt der Pilot die Landebewilligung für die Piste 25 und eine Windangabe „*Nord 9 kt*“. Der Pilot quittierte und verlangte einen „*Windcheck im short-final*“.

Starkes Aufkreuzen war nötig, um das Flugzeug in der Pistenachse zu halten, der Pilot rechnete mit einem *go-around*. Im *final* erhielt er die gewünschte Windmeldung vom Tower und sank weiter Richtung Piste.

3 Meter über der Piste wurde es ruhiger, der Pilot konnte das Aufkreuzen reduzieren und das Flugzeug mit etwas Querlage nach rechts in der *centerline* halten. Da sich die Situation bis kurz vor dem Aufsetzen nicht veränderte, entschloss sich der Pilot zu landen. In diesem Moment erfasste eine Böe von rechts das Flugzeug. Das Flugzeug drehte ca. um 45 Grad um die Hochachse nach rechts und berührte mit dem linken Hauptfahrwerk die Piste. Daraufhin knickte das Bugfahrwerk ein und der Propeller berührte den Boden. Das Flugzeug kippte vornüber und kam schliesslich in einer Kopfstandlage zum Stillstand.

Bern, 22. Juli 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR400-200R	HB-KDY
<b>Exploitant</b>	Groupe de Vol à Moteur Aéro-Club du Valais, 1950 Sion	
<b>Propriétaire</b>	Groupe de Vol à Moteur Aéro-Club du Valais, 1950 Sion	
<b>Pilote</b>	Citoyen Suisse, année de naissance 1972	
<b>Licence</b>	de pilote privé (avion) PPL (A)	
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	83:36 h
	<b>Type en cause</b>	Inconnu
	<b>Au cours des derniers 90 jours</b>	7:35 h
	<b>Au cours des derniers 90 jours</b>	1:24 h
<b>Lieu</b>	Aéroport de Sion/VS	
<b>Coordonnées</b>	---	<b>Altitude</b> ---
<b>Date et heure</b>	25 juillet 2006, 09:30 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé	
<b>Phase du vol</b>	Mise en marche	
<b>Nature de l'accident</b>	Incendie	
<b>Tués ou blessés</b>	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>
		<b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	1
<b>Dommages à l'aéronef</b>	Aile droite fortement endommagée par l'incendie	
<b>Autres dommages</b>	Légères traces de brûlures au sol	

### **Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

Le pilote prévoit de faire un vol local d'environ 02:30 h avec l'avion HB-KDY. Vers 09:20 h, il effectue le contrôle de l'avion et procède à la mise en marche du moteur afin de le déplacer vers les citernes distantes d'environ 500 m pour faire le plein de carburant. Le moteur démarre normalement. Le pilote coupe le moteur à quelques mètres de la station d'essence AVGAS. Le pompiste ajoute 44 litres dans le réservoir principal et 44 litres dans le réservoir supplémentaire.

Tandis que le pompiste est en train de ranger son matériel, le pilote et son passager montent à bord du HB-KDY et le pilote tente une mise en marche du moteur. Après 4 à 5 tours d'hélice, le moteur ne démarre pas et le pilote interrompt la procédure de démarrage. A ce moment, de la fumée et des flammes apparaissent du côté passager, devant l'aile. Le pompiste intervient rapidement avec un extincteur afin de protéger la sortie du passager et donne l'alarme. Le service du feu de l'aéroport arrive rapidement pour éteindre l'incendie. L'aile droite est fortement endommagée, perforée par les flammes depuis l'emplanture du fuselage jusqu'au bout d'aile.

Berne, 25 juillet 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Helikopter Robinson R22 Beta	HB-XZH
<b>Halter</b>	Mountain Flyers 80 Ltd., 3123 Belp	
<b>Eigentümer</b>	Mountain Flyers 80 Ltd., 3123 Belp	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1974	
<b>Ausweis</b>	für Berufspiloten (Helikopter) CPL (H)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	451:12 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 20:57 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	161:38 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 6:32 h
<b>Ort</b>	Gumm, Gemeinde Biglen/BE	
<b>Koordinaten</b>	615 100 / 198 700	<b>Höhe</b> 865 m/M
<b>Datum und Zeit</b>	4. August 2006, 09:40 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Start	
<b>Unfallart</b>	Kontrollverlust	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Zerstört	
<b>Drittsschaden</b>	Geringer Landschaden	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Pilot startete um ca. 09:00 Uhr in Belp zu einem technischen Kontrollflug, wie er nach einer 100h-Kontrolle von Seiten des Herstellers vorgeschrieben ist. Nach 7 Minuten landete er bei einem Bekannten nördlich von Biglen, um zwei Einstellungen zu kontrollieren. Einerseits kontrollierte der Pilot die Leerlaufdrehzahl, die zu diesem Zeitpunkt 56% betrug. Andererseits überprüfte er die Friktion des Kollektivs, die ihm etwas zu stark erschien. Nach diesen Einstellungen machte der Pilot eine kurze Pause und liess den Motor wieder an. Dann hob er ab und machte einen ausgedehnten *hover check*. Der Helikopter verhielt sich normal.

Der Pilot startete dann gegen Norden, machte kurz darauf im *taxi flight* eine Linkskurve, um talauswärts gegen Süden abzufliegen. In dieser Phase überprüfte er nochmals die Friktion des Kollektivhebels. Insbesondere wollte er sicherstellen, dass sie auch im Flug leichtgängig war. Während der Pilot dem Gelände folgte, verspürte er einen Schlag. Nach kurzer Überlegung versuchte er, mit Leistung in den Steigflug überzugehen. Dabei begann der Helikopter sich um die Hochachse zu drehen. Als der Pilot dies bemerkte, senkte er sofort den Kollektivhebel wieder, die Drehbewegung hörte auf und der Pilot versuchte eine Gleitlandung abwärts. Es kam zu einem harten Bodenkontakt mit den Kufen, dann überschlug sich der Helikopter über die linke Seite. Er machte noch einen oder zwei Überschläge und blieb auf der rechten Seite liegen. Der Pilot konnte den zerstörten Helikopter aus eigener Kraft verlassen.

Bern, 4. August 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Avion Piper PA-18	HB-OQL
<b>Exploitant</b>	Société d'Aviation de la Gruyère SA, 1663 Epagny	
<b>Propriétaire</b>	Société d'Aviation de la Gruyère SA, 1663 Epagny	
<b>Pilote</b>	Citoyen Suisse, année de naissance 1949	
<b>Licence</b>	de pilote privé (avion) PPL (A)	
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	226:58 h
	<b>Type en cause</b>	30:26 h
	<b>Au cours des derniers 90 jours</b>	6:08 h
	<b>Au cours des derniers 90 jours</b>	3:56 h
<b>Lieu</b>	Aéroport de La Côte (LSGP)	
<b>Coordonnées</b>	---	<b>Altitude</b> ---
<b>Date et heure</b>	15 août 2006, 15:20 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé	
<b>Phase du vol</b>	Atterrissage	
<b>Nature de l'accident</b>	Perte de contrôle	
<b>Tués ou blessés</b>	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>
		<b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	1
<b>Dommages a l'aéronef</b>	Aile gauche	
<b>Autres dommages</b>	Aucun	

### **Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

Lors de l'atterrissage sur la piste 04, une manœuvre de freinage inadéquate amène l'avion à faire un tour complet sur lui-même (360°). L'aile gauche touche le sol.

Berne, 15 août 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Ruschmeyer R 90-230RG	HB-DBC
<b>Halter</b>	iii solutions GmbH, 8152 Glattbrugg	
<b>Eigentümer</b>	iii solutions GmbH, 8152 Glattbrugg	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1956	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	314:34 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 13:35 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	227:49 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 13:35 h
<b>Ort</b>	St. Stephan (LSTS)	
<b>Koordinaten</b>	N 46° 29' 55" / E 07° 24' 47"	<b>Höhe</b> 998 m/M
<b>Datum und Zeit</b>	15. August 2006, 19:46 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Versagen des Fahrwerks	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	2
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Materialschaden an Bugrad, Propeller und ev. Motor	
<b>Drittschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Beim Ausrollen auf der Piste 32 begann bei mittlerer Geschwindigkeit das rote Licht des Bugradfahrwerks zu flackern. Der Pilot zog den Knüppel noch mehr, um das Rad zu entlasten. Doch kurze Zeit später knickte das Bugfahrwerk ein, der Propeller im Leerlauf hatte Bodenberührung und das Flugzeug kam zum Stillstand.

Bern, 15. August 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Segelflugzeug Schleicher Ka 4 Rhönlerche	HB-786
<b>Halter</b>	Segelfluggruppe beider Basel, 4002 Basel	
<b>Eigentümer</b>	Segelfluggruppe beider Basel, 4002 Basel	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1952	
<b>Ausweis</b>	für Segelflieger (Glider)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	2226:09 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 67:27 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	11:09 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 2:05 h
<b>Ort</b>	Bruderholz bei Basel	
<b>Koordinaten</b>	N 47° 32' 07" / E 07° 35' 03"	<b>Höhe</b> 343 m/M
<b>Datum und Zeit</b>	17. August 2006, 19:43 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Kollision mit Hindernis	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Rechter Flügel und Rumpf beschädigt	
<b>Dritttschaden</b>	Holzzaun leicht beschädigt	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Nach der zu langen Landung bremste der Pilot das Flugzeug auf der Kufe ab. Der rechte Flügel kollidierte mit einem Holzzaun, das Flugzeug drehte sich um 90° und kam zum Stehen.

Bern, 17. August 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Stinson L-5	HB-TRY
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1957	
<b>Ausweis</b>	beschränkter Berufspilotenausweis BB (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	1991:05 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 40:35 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	3:15 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 3:15 h
<b>Ort</b>	Lüterkofen/SO	
<b>Koordinaten</b>	47°10' N / 07°30' E	<b>Höhe</b> 493 m/M
<b>Datum und Zeit</b>	25. August 2006, 14:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Reiseflug	
<b>Unfallart</b>	Motorausfall	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Zelle und Flügel	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Das Flugzeug befand sich auf einem Flug, bei dem die Funkanlage überprüft wurde. Vor dem Start befanden sich im linken Tank ungefähr 15 l und im rechten Tank ungefähr 45 l Treibstoff. Als der linke Tank leer geflogen war, fiel der Motor aus. Aufgrund der Höhe von ungefähr 150 m Grund blieb dem Piloten keine Zeit mehr für ein Umschalten des Tanks und er führte eine Notlandung durch. Das Flugzeug setzte in einem weichen Acker auf, kippte nach vorne und blieb in Kopfstandlage stehen.

Bern, 25. August 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug RA F152	HB-CIX
<b>Halter</b>	ASFG Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft, 8853 Lachen	
<b>Eigentümer</b>	ASFG Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft, 8853 Lachen	
<b>Pilot</b>	Italienischer Staatsangehöriger, Jahrgang 1956	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	209:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 5:47 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	87:07 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 1:28 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Luzern Beromünster LSZO	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	25. August 2006, 18:55 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Start	
<b>Unfallart</b>	Startabbruch und Überrollen der Piste	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Zelle und Rumpf	
<b>Drittsschaden</b>	10 x 10 Meter Maisfeld beschädigt	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Pilot benützte für den Start die Piste 16 und führte ein *short field take-off* Verfahren mit einer Landeklappenstellung von 10° aus. Es war windstill, die Sicht war gut und die Temperatur betrug 19 °C. Beim Anrollen entwickelte der Motor normale Leistung. Nach 200 m wurde eine Geschwindigkeit von 40 kt erreicht. Das Flugzeug beschleunigte daraufhin nur zögerlich, hob bei der Querstrasse ab und wies am Ende der Piste eine Geschwindigkeit von ungefähr 50 kt auf. Diese Geschwindigkeit reichte nicht aus, um das Maisfeld am Ende der Piste zu überfliegen. Deshalb brach der Pilot den Start ab und das Flugzeug kam im Maisfeld zum Stillstand.

Bern, 25. August 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Ecolight Zodiac Zenair CH 601 XL	F-JEFT
<b>Exploitant</b>	Privé	
<b>Propriétaire</b>	Privé	
<b>Pilote</b>	Citoyen Français, année de naissance 1952	
<b>Licence</b>	ULM	
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	40 h
	<b>Type en cause</b>	40 h
	<b>Au cours des derniers 90 jours</b>	inconnu
	<b>Au cours des derniers 90 jours</b>	inconnu
<b>Lieu</b>	Altisurface Croix-de-Coeur	
<b>Coordonnées</b>	46°04'30" N / 007°15'120" E	<b>Altitude</b> 2100 m/M
<b>Date et heure</b>	26 août 2006, 11:15 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé	
<b>Phase du vol</b>	Atterrissage	
<b>Nature de l'accident</b>	Contact violent avec le sol	
<b>Tués ou blessés</b>	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>
		<b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	---
<b>Domages a l'aéronef</b>	Train d'atterrissage, hélice, fuselage	
<b>Autres dommages</b>	Aucun	

**Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

A l'atterrissage sur l'altisurface de la Croix-de-Coeur, le train principal se rompt. Le pilote s'extrait par ses propres moyens de l'avion.

Berne, 26 août 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Avion Aquila A210	HB-SFV
<b>Exploitant</b>	Motorfluggruppe Thun, 3603 Thun	
<b>Propriétaire</b>	Motorfluggruppe Thun, 3603 Thun	
<b>Pilote</b>	Citoyen Suisse, année de naissance 1969	
<b>Licence</b>	de pilote privé (avion) PPL (A)	
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	91:03 h <b>Au cours des derniers 90 jours</b> 20:30 h
	<b>Type en cause</b>	7:14 h <b>Au cours des derniers 90 jours</b> 7:14 h
<b>Lieu</b>	Lausanne, RWY 18	
<b>Coordonnées</b>	---	<b>Altitude</b> ---
<b>Date et heure</b>	26 août 2006, 11:40 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé	
<b>Phase du vol</b>	Atterrissage	
<b>Nature de l'accident</b>	Perte de contrôle	
<b>Tués ou blessés</b>	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b> <b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	---
<b>Dommages à l'aéronef</b>	Roue de pouce, hélice	
<b>Autres dommages</b>	Aucun	

**Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

Lors d'un atterrissage sur l'aérodrome de Lausanne, l'avion touche le sol et rebondit deux fois. Le troisième contact est très dur, la roue de pouce se casse et l'avion termine sa course sur le nez.

Berne, 26 août 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Wassmer WA 40A	HB-DCB
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1981	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	154:57 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 47:38 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	11:30 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 11:30 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Triengen	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	1. September 2006, 18:35 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Harte Landung	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Bugfahrwerk, Propeller	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Bei der Landung kam es zu zwei „Hüpfen“, worauf der Pilot einen Durchstart einleitete. Trotzdem konnte er nicht verhindern, dass es zu einem dritten, harten Aufsetzen des Bugrades kam. Dabei brach die Bugradgabel. In der Folge kam es zu einer Propeller-Bodenberührung. Der Pilot wurde nicht verletzt.

Bern, 1. September 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication**

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Rapport Sommaire  
selon l'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.**

<b>Aéronef</b>	Avion Maule M5	G-FMGG	
<b>Exploitant</b>	Privé		
<b>Propriétaire</b>	Privé		
<b>Pilote</b>	Citoyen autrichien, année de naissance 1960		
<b>Licence</b>	de pilote de ligne autrichienne ATPL		
<b>Heures de vol</b>	<b>Total</b>	18 200 h	<b>Au cours des derniers 90 jours</b> 120 h
	<b>Type en cause</b>	200 h	<b>Au cours des derniers 90 jours</b> 15 h
<b>Lieu</b>	Croix-de-Coeur		
<b>Coordonnées</b>	584 123 / 107 863	<b>Altitude</b>	7000 ft
<b>Date et heure</b>	3 septembre 2006, env. 14:00 heures (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		
<b>Type d'utilisation</b>	VFR privé		
<b>Phase du vol</b>	Atterrissage		
<b>Nature de l'accident</b>	Atterrissage d'urgence		
<b>Tués ou blessés</b>	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>	<b>Autres</b>
<b>Grièvement blessé</b>	---	---	---
<b>Indemne/légèrement blessé</b>	1	---	
<b>Domages a l'aéronef</b>	Train d'atterrissage gauche, aile gauche		
<b>Autres dommages</b>	Aucun		

**Déroulement du vol selon les déclarations du pilote**

Après un décollage de Aosta (I) pour un vol local, l'avion se pose sur l'altisurface de la Croix-de-Cœur. Le pilote déclare un atterrissage d'urgence suite à des problèmes de moteur. Au cours de cette manœuvre, l'avion est endommagé.

Berne, 3 septembre 2006

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Kitfox V	HB-YIT
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1962	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	2306:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 4:50 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	4:50 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 4:50 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Biel-Kappelen	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	21. September 2006, 17:47 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Start	
<b>Unfallart</b>	Startabbruch	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Propeller, Rumpf, Seitenruder	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Nach zwei Sololandungen auf der Piste 05 in Biel-Kappelen wollte der Pilot dasselbe auf der Piste 23 mit verschobenem Aufsetzpunkt ausführen (= kürzere Piste), zumal kein Wind und gutes Wetter herrschte. Der Start, der Anflug und das Aufsetzen verliefen problemlos. Nach dem Einleiten des erneuten Starts (*touch and go*) hatte der Pilot das Gefühl, dass mit der vorhandenen Geschwindigkeitszunahme der Start über das in der Verlängerung der Piste liegende Maisfeld knapp werden könnte und er entschloss sich zu einem Startabbruch. Dieser verlief zu Beginn bei wirksamem, gezogenem Höhenruder normal, wobei der Pilot voll bremste. Ungefähr 40 m vor dem Pistenende, kurz bevor das Flugzeug zum Stillstand kam, begann sich das Heck anzuheben. Ein sofortiges Loslassen der Bremsen konnte diese Bewegung nicht mehr stoppen. Das Flugzeug überschlug sich über den Bug und kam auf dem Rücken zum Stillstand. Der Pilot konnte das Fluggerät unverletzt verlassen.

Bern, 21. September 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Aquila AT01	HB-SFU
<b>Halter</b>	Sportfluggruppe Swissair, 8058 Zürich	
<b>Eigentümer</b>	Sportfluggruppe Swissair, 8058 Zürich	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1961	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	148:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> ca. 7:00 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	14:30 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> ca. 7:00 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Triengen	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	24. September 2006	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Harte Landung	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Propeller, Radverkleidung vorne	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Wegen einer Böe im Endanflug entschied sich der Pilot zu einem Durchstart und flog ein zweites Mal an. Der Anflug war an sich stabilisiert, der Pilot vergass aber die Landeklappen ganz auszufahren. Wegen der Böigkeit wollte der Pilot eine um 5 kt erhöhte Geschwindigkeit für den Endanflug fliegen, was zu einer Geschwindigkeit von ungefähr 60 kt geführt hätte. Das Flugzeug setzte schliesslich mit Landeklappen in Stellung 1 auf, die Geschwindigkeit lag bei 70 kt. Der Kontakt mit dem Boden war hart und das Fahrwerk federte deutlich. Es war ein unübliches Geräusch hörbar und der Pilot bremste ab. Nach der Landung stellte er fest, dass Teile der Radverschalung bei der Landung abgeschlagen worden waren und der Propeller an beiden Blattspitzen Beschädigungen aufwies.

Bern, 24. September 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Turbocommander AC 68	D-IABC	
<b>Halter</b>	Privat		
<b>Eigentümer</b>	Privat		
<b>Pilot</b>	Deutscher Staatsbürger		
<b>Ausweis</b>	Deutsche Verkehrspilotenlizenz ATPL		
<b>Flugstunden insgesamt</b>	2386 h	<b>während der letzten 90 Tage</b>	106 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	200 h	<b>während der letzten 90 Tage</b>	106 h
<b>Ort</b>	Flugplatz St. Gallen-Altenrhein		
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b>	---
<b>Datum und Zeit</b>	16. Oktober 2006, 11:00 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<b>Betriebsart</b>	VFR privat		
<b>Flugphase</b>	Landung		
<b>Unfallart</b>	Lange Landung mit hoher Geschwindigkeit		
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---	
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Reifen Hauptfahrwerk links und rechts geplatzt		
<b>Drittsschaden</b>	Keiner		

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Nach einem VFR-Anflug auf Piste 10 in Altenrhein bremste der Pilot zu stark ab bis die Räder blockierten. Dabei brach das Flugzeug nach rechts aus und kam von der Piste ab, wobei beide Reifen der Hauptfahrwerke platzten. Die Propellerblätter hatten keine Bodenberührung. Die Triebwerke liefen und wurden nach dem Stillstand abgestellt.

### **Unfallhergang gemäss Beobachtung eines Augenzeugen**

Beim Anflug erschien das Flugzeug viel zu schnell. Es überquerte die Piste im Tiefflug, nach der Pistenmitte wurde ein *go around* eingeleitet. Es folgte ein tiefes *circling* über dem See. Der zweite Anflug war ebenfalls schnell, das Flugzeug wurde ungefähr bei der Pistenmitte zu Boden gedrückt. Die Reifen qualmten und platzten schliesslich, der *reverse* war hörbar. Das Flugzeug verliess die Piste auf der Südseite und kam vor der ILS Landekursantenne zum Stehen.

Bern, 16. Oktober 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug VAN'S RV-7	HB-YLM
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1961	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	1407:57 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 35:34 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	233:21 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 35:34 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Beromünster	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	22. Oktober 2006, 14:02 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Überrollen des Pistenendes	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Heckrad, Propeller	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Anflug auf die Piste 16 erfolgte mit 2-3 kt Rückenwind. Das Aufsetzen erfolgte normal, das Flugzeug überrollte die Piste um einige Meter und kam in einem kleinen Graben zum Stehen. Dabei berührte der Propeller den Boden.

Bern, 22. Oktober 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Heissluftballon	HB-QIY
<b>Halter</b>	Ballongruppe Sky-Birds, 3183 Albligen	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1952	
<b>Ausweis</b>	für Ballonfahrer	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	1367:24 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 25:25 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	1367:24 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 25:25 h
<b>Ort</b>	Freiburg i.Ue. (Altstadt)	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	27. Oktober 2006, ca. 17:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Start	
<b>Unfallart</b>	Kollision mit Hindernis	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	2
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Keiner	
<b>Drittschaden</b>	Dach / Kamin	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Vor dem Start beobachtete der Pilot den Wind. Es herrschte kein Bodenwind (Fahne am Startplatz). Ein kleiner Ballon wurde losgelassen, der sich in Richtung Süden bewegte.

Um 17:18 Uhr startete der Pilot mit 2 Passagieren. Der Ballon stieg mit ca. 1 m/s in Richtung Süden. Auf ca. 50 m über Grund wurde er von einer Windböe in Richtung Norden gegen die Häuser der Grand-Rue und Reichengasse getrieben. Obwohl der Pilot schnell mit beiden Brennern reagierte, konnte er die Kollision mit einem Dachrand nicht mehr verhindern. Die Kollision löste eine Schaukelbewegung des Korbes aus, welcher mit der Bodenkante gegen den Kamin prallte. Dabei wurde dieser beschädigt. Steine und Ziegel fielen auf beiden Seiten des Daches hinunter.

Bern, 27. Oktober 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Helikopter Enstrom 280FX	HB-ZFS
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1946	
<b>Ausweis</b>	für Berufspiloten (Helikopter) CPL (H)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	475:34 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 13:37 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	239:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 13:37 h
<b>Ort</b>	Buttwil LSZU	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	20. November 2006, 09:55 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Autorotation	
<b>Unfallart</b>	Leistungsverlust	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Landekufe, Heckrotor, Heckrotorschutzkufe und Heckrotorgetriebe	
<b>Drittschaden</b>	Keiner	

### **Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Pilot plante einen *hovernaxi* zum Kompass-Kompensationsplatz nordöstlich auf dem Flugplatz Buttwil. Die Tankanzeige stand zwischen  $\frac{1}{8}$  und  $\frac{1}{4}$ , was dem Piloten als ausreichend erschien. Der Magnet-Kompass wurde in einem ca. 20 Min. dauernden Einsatz vermessen.

Anschliessend flog der Pilot zurück zur Tankstation. Dort entschied er sich spontan, noch ein paar Platzrunden zu fliegen. Die erste Runde erfolgte mit normalem Anflug und Landung. Für die zweite Runde war ein Steilanflug mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 25 MPH geplant. Auf ca. 80 ft über Grund leuchtete die Warnlampe für niedrigen Brennstoffdruck (*booster pump lowpressure*) auf. Der Pilot führte seinen Anflug weiter und erhöhte seine Vorwärtsgeschwindigkeit etwas.

Etwa 2-3 Sekunden später hatte der Pilot das Gefühl, der Motor sei ausgefallen. Er leitete eine Autorotation ein. Weil sich der Helikopter in der Zwischenzeit in geringer Höhe befand, konnte er diesen nicht mehr kontrolliert aufsetzen. In dieser Phase gab der Motor wieder Leistung ab. Daraufhin drehte sich der Helikopter mehr als einmal um die Hochachse und schlug auf der Piste auf.

Bern, 20. November 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Pilatus P2-05	HB-RAZ
<b>Halter</b>	UMS Motor-Sport, 8200 Schaffhausen	
<b>Eigentümer</b>	UMS Motor-Sport, 8200 Schaffhausen	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1963	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	167:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 17:00 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	28:00 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 14:20 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Samedan	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	24. November 2006, 12:27 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Kontrollverlust	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Querruder links, Landeklappen links, Fahrwerk links	
<b>Drittschaden</b>	Landschaden	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Der Anflug erfolgte auf die Piste 21. Kurz vor dem Aufsetzen begann das Flugzeug von der Pistenachse weg zu driften. Der Pilot konnte diese Bewegung nicht verhindern, obwohl er das Querruder voll ausschlug. Der Verschlussbolzen am Fahrwerk brach ab und das Flugzeug kam mit eingeknicktem linkem Fahrwerk neben der Piste zum Stillstand.

Bern, 24. November 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Piper J-3C-65/L-4..	HB-OXL
<b>Halter</b>	Flugschule Basel AG, 4030 Basel	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1970	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	206 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 6 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	31 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 3 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Triengen	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	27. November 2006, 14:07 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Fahrwerkbruch	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Traversenbruch	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Das Flugzeug setzte in Dreipunktlage auf der Piste in Triengen auf. Unmittelbar darauf brach das linke Hauptfahrwerk ein. Die Maschine rutschte ungefähr 15-20 Meter seitlich auf der Landebahn, wobei die linke Tragfläche den Boden berührte und leicht beschädigt wurde.

Bern, 27. November 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation**  
Büro für Flugunfalluntersuchungen

## **Summarischer Bericht** **gemäss 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.**

<b>Luftfahrzeug</b>	Flugzeug Cessna A185F	HB-CWZ
<b>Halter</b>	Privat	
<b>Eigentümer</b>	Privat	
<b>Pilot</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1958	
<b>Ausweis</b>	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL (A)	
<b>Flugstunden insgesamt</b>	150:45 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 3:53 h
<b>auf dem Unfallmuster</b>	150:45 h	<b>während der letzten 90 Tage</b> 3:53 h
<b>Ort</b>	Flugplatz Birrfeld	
<b>Koordinaten</b>	---	<b>Höhe</b> ---
<b>Datum und Zeit</b>	16. Dezember 2006, 12:35 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
<b>Betriebsart</b>	VFR privat	
<b>Flugphase</b>	Landung	
<b>Unfallart</b>	Kontrollverlust	
<b>Personenschaden</b>	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b> <b>Drittpersonen</b>
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1
<b>Schaden am Luftfahrzeug</b>	Flügelrandbogen, Querruder, Radfelge	
<b>Drittsschaden</b>	Keiner	

**Sachverhalt nach Angaben des Piloten**

Im Endanflug der Piste 08 des Flugplatzes Birrfeld bemerkte der Pilot, dass Querwind von rechts herrschte. Nach dem Durchflug des *gate* reduzierte der Pilot die Leistung des Motors bis in die Leerlaufstellung. Durch eine Böe von rechts begann das Flugzeug nach links um die Längsachse zu rollen, obwohl der Pilot das Querruder voll nach rechts ausgeschlagen hatte. Kurz darauf setzte die Maschine auf und wurde durch den Wind nochmals angehoben. Dabei entstand soviel Querlage nach links, dass der linke Flügel schliesslich den Boden berührte. Nach einem harten Aufsetzen brach das Flugzeug nach rechts aus, verliess die Piste und kam im Gras zum Stehen.

Bern, 16. Dezember 2006

Büro für Flugunfalluntersuchungen