



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'inquisiziun per accidents d'aviatica UIAA
Aircraft accident investigation bureau AAIB

Nr. 2077

Summarische Berichte

des Büros für

Flugunfalluntersuchungen

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009



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'inquisiziun per accidents d'aviatica UIAA
Aircraft accident investigation bureau AAIB

No. 2077

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

du 1er janvier au 31 décembre 2009

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.

Luftfahrzeug	Cessna 172P	HB-CLP		
Halter	Flugschule Eichenberger AG, 5632 Buttwil			
Eigentümer	Flugschule Eichenberger AG, 5632 Buttwil			
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1974			
Ausweis	für Privatpiloten PPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	185:46 h während der letzten 90 Tage	5:48 h	
	auf dem Unfallmuster	54:39 h während der letzten 90 Tage	5:48 h	
Ort	Flugplatz Buttwil, LSZU			
Koordinaten	---	Höhe	---	
Datum und Zeit	25. Januar 2009, 16:20 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	VFR privat			
Flugphase	Landung			
Unfallart	Kollision mit Hindernis			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
	Erheblich verletzt	0	0	0
	Leicht oder nicht verletzt	1	2	0
Schaden am Luftfahrzeug	Schwer beschädigt			
Drittschaden	Keiner			

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Am Morgen startete das Flugzeug HB-CLP mit drei Personen an Bord vom Flugplatz Buttwil nach Samedan.

Beim Rückflug am Nachmittag wollte der Pilot einen Anflug auf die Piste 34 in Buttwil durchführen. Dabei verwechselte er einen Streifen zwischen der Piste 34 und dem Rollweg mit der eigentlichen Piste. Er landete auf dem teilweise verschneiten Streifen. Beim Ausrollen traf das Flugzeug eine ca. 40 cm hohe Schneeverwehung. Das Bugrad wurde dabei so stark abgebremst, dass sich das Flugzeug überschlug und auf dem Rücken liegen blieb.

Payerne, 25. Januar 2009

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.

Luftfahrzeug	Agusta A109C	HB-ZFK
Halter	Hoppe AG, Via Friedrich Hoppe, 7537 Müstair	
Eigentümer	Hoppe AG, Via Friedrich Hoppe, 7537 Müstair	
<hr/>		
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1952	
Ausweis	für Berufspiloten Helikopter CPL(H)	
Flugstunden insgesamt	2546 h	während der letzten 90 Tage 10:13 h
auf dem Unfallmuster	1861 h	während der letzten 90 Tage 10:13 h
<hr/>		

Ort	Flugplatz St. Gallen Altenrhein		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	18. Februar 2009, 14:40 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			

Betriebsart	VFR privat
Flugphase	Inbetriebnahme
Unfallart	Kollision des Hauptrotors mit Hindernissen
<hr/>	

Personenschaden

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0

Schaden am Luftfahrzeug Endkappen an allen Rotorblättern

Drittschaden Beschädigung am Tragflügel eines Verkehrsflugzeuges

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Während der Startvorbereitungen bemerkte der Pilot, wie ein Verkehrsflugzeug des Modells Dash 8 in eine Parkposition links von seinem Helikopter rollte. Die Maschine schien dem Piloten nahe, aber da das Flugzeug von einem *marshaller* eingewiesen worden war, ging er davon aus, dass genügend Abstand zwischen der Dash 8 und seinem Helikopter vorhanden war.

Daraufhin verlangte der Pilot bei der Stelle *ground control* die Bewilligung zum Anlassen der Triebwerke und erhielt diese umgehend.

Das Anlassen der Triebwerke war ganz normal, der Pilot bemerkte nichts Aussergewöhnliches.

Als er bereit war zum Rollen und auf die nächste Anweisung der *ground control* wartete, bemerkte er, dass Bodenpersonal versuchte, ihn mit Handzeichen auf ein Problem aufmerksam zu machen. Daraufhin forderte ihn *ground control* auf, die Triebwerke wieder abzustellen.

Nachdem der Rotor zum Stillstand gekommen war, stellte der Pilot fest, dass die Blattspitzen der Hauptrotorblätter nach unten gebogen waren. Weiter war erkennbar, dass die Rotorblätter den äusseren unteren Teil des rechten Flügels der Dash 8 berührt hatten.

Payerne, 18. Februar 2009

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.

Luftfahrzeug	EUROSTAR EV 97	HB-WAO	
Halter	Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil, Flugplatz Kägiswil, 6060 Sarnen		
Eigentümer	Flugbetriebs AG Sarnen-Kägiswil, Flugplatz Kägiswil, 6060 Sarnen		
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1956		
Ausweis	für Privatpiloten PPL(A)		
Flugstunden	insgesamt	103:46 h während der letzten 90 Tage	04:09 h
	auf dem Unfallmuster	103:46 h während der letzten 90 Tage	04:09 h
Ort	Flugplatz Bad Ragaz / LSZE, Gemeinde Bad Ragaz/GR		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	14. März 2009, 12:30 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR privat		
Flugphase	Landung		
Unfallart	Verlust der Kontrolle		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Stark beschädigt		
Drittschaden	Keiner		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Der Pilot führte einen privaten Flug von Kägiswil über den Oberalppass via Chur nach Bad Ragaz durch. Der Anflug auf die Piste 30 war normal und erfolgte gemäss der Anflugkarte.

Das Flugzeug setzte mit ausgefahrenen Landeklappen zu Beginn der Hartbelagpiste 30 mit einer Geschwindigkeit von ca. 70 km/h auf. Die Landung war normal und das Steuer durchgezogen.

Unmittelbar nach dem Aufsetzen begann das Flugzeug beim Bremsen nach links auszubrechen. Es verliess die Piste und kam ca. 90 m nach dem Pistenanfang und ca. 35 m links der Piste in einem Acker zum Stillstand.

Beim Unfall war das Bugfahrwerk eingeknickt. Der Propeller und der Motor wurden beschädigt. Es wurde niemand verletzt und es entstand kein Drittschaden. Das Wetter war schön und windstill.

Payerne, 14. März 2009

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.

Aéronef	POTTIER-180S	HB-YLG
Exploitant	Privé	
Propriétaire	Privé	
<hr/>		
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1951	
Licence	de pilote privé PPL(A)	
Heures de vol total	557 h	au cours des derniers 90 jours 10:45 h
	sur le type en cause	180 h au cours des derniers 90 jours 10:45 h
<hr/>		
Lieu	Champ d'aviation de Gruyères LSGT	
Coordonnées	---	Altitude ---
Date et heure	13 avril 2009, 11 h 08 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
<hr/>		
Type d'utilisation	VFR privé	
Phase du vol	Atterrissage	
Nature de l'accident	Atterrissage dur	
<hr/>		
Tués et blessés		
	Equipage	Passagers
		Autres
Grièvement blessé	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	1
		0
Dommages à l'aéronef	Roue de poue, support du train avant, hélice	
Autres dommages	Néant	

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

A l'atterrissage sur la piste 17, l'avion rebondit et le train d'atterrissage avant se rompt.

Payerne, 13 avril 2009

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.

Luftfahrzeug	Mooney M20K	HB-DGD
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	
Pilot	Schweizerbürgerin, Jahrgang 1952	
Ausweis	für Berufspiloten CPL(A)	
Flugstunden	insgesamt	1566:37 h während der letzten 90 Tage
	auf dem Unfallmuster	nicht mitgeteilt während der letzten 90 Tage
		07:00 h
		03:43 h
Ort	Flugplatz Grenchen, LSZG	
Koordinaten	---	Höhe ---
Datum und Zeit	15. April 2009, 13:29 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
Betriebsart	VFR privat	
Flugphase	Landung	
Unfallart	Harte Landung	
Personenschaden	Besatzung	Passagiere
		Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1
Schaden am Luftfahrzeug	Propeller, Fahrwerkstore	
Drittschaden	Keiner	

Sachverhalt nach Angaben der Pilotin

Bei der Landung schlug das Flugzeug hart auf der Piste auf und der Propeller berührte dabei den Boden.

Payerne, 15. April 2009

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.

Aéronef	Piper PA-18 "150"	HB-ORV		
Exploitant	Groupe de vol à moteur Lausanne, c.p. 24, 1000 Lausanne 2			
Propriétaire	Groupe de vol à moteur Lausanne, c.p. 24, 1000 Lausanne 2			
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1961			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	total	343:51 h	au cours des derniers 90 jours	13:00 h
	sur le type en cause	27:46 h	au cours des derniers 90 jours	10:26 h
Lieu	Glacier du Trient/VS			
Coordonnées	E 568 295 / N 095 152	Altitude	env. 10 500 ft	
Date et heure	21 avril 2009, 14 h 00 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
Type d'utilisation	VFR privé			
Phase du vol	Atterrissage			
Nature de l'accident	Atterrissage dur			
Tués et blessés				
		Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	1	0	
Dommmages à l'aéronef	Train d'atterrissage cassé			
Autres dommages	Néant			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Lors de l'atterrissage sur le Glacier du Trient, l'avion touche le sol et rebondit. Lors du deuxième touché, le train d'atterrissage se rompt.

Payerne, 21 avril 2009

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.

Luftfahrzeug	HK 36 TC	HB-2373	
Halter	Fliegerschule Birrfeld AG, Postfach 133, 5242 Lupfig		
Eigentümer	Fliegerschule Birrfeld AG, Postfach 133, 5242 Lupfig		
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1946		
Ausweis	für Segelflieger		
Flugstunden	insgesamt	538:26 h während der letzten 90 Tage	02:53 h
	auf dem Unfallmuster	68:23 h während der letzten 90 Tage	02:53 h
Ort	Flugplatz Wangen-Lachen		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	24. April 2009, 15:30 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR privat		
Flugphase	Landung		
Unfallart	Harte Landung		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Propeller, Motor, Hauptfahrwerk, Bugfahrwerk, Rumpf		
Drittschaden	Geringer Flurschaden		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Nach den üblichen Checks rollte der Pilot zur Startposition 26 des Flugplatzes Wangen-Lachen. Als er bei ca. 80 km/h am Höhensteuer leicht zu ziehen begann, reagierte der Motorsegler nicht. Auch stärkeres Ziehen zeigte keine Wirkung. Kurz vor dem Pistenende begann das Flugzeug zu steigen, schien aber nur schwer steuerbar.

Der Pilot entschied sich zur Umkehr. Er flog über den See und versuchte im *downwind*, das Flugzeug zu stabilisieren, was aber nicht gelang. Nur mit grosser Mühe konnte er in den *final* eindrehen. Die HB-2373 war jedoch nicht in der gewünschten Richtung zu halten. Als dem Piloten bewusst wurde, dass eine kontrollierte Landung nicht möglich war, versuchte er auf der Wiese in Richtung See aufzusetzen. Den weiteren Verlauf konnte er nicht mehr beeinflussen. Der Motorsegler überschlug sich und fiel in den See.

Abklärungen des BFU ergaben, dass das Flugzeug vor dem Unfall technisch in einwandfreiem Zustand war.

Payerne, 24. April 2009

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.

Luftfahrzeug	DR 300/180 R	HB-EMQ	
Halter	Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg		
Eigentümer	Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg		
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1980		
Ausweis	für Privatpiloten PPL(A)		
Flugstunden	insgesamt	553:25 h während der letzten 90 Tage	10:38 h
	auf Unfallmuster	56:14 h während der letzten 90 Tage	04:46 h
Ort	Flugplatz Thun, rechter Rand der Segelfluggpiste 14, 250 m nach der Pistenschwelle		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	9. Mai 2009, 14:15 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR privat, Flugzeugschlepp		
Flugphase	Rollen		
Unfallart	Kollision mit Hindernis		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Schaden an rechtem Flügel		
Drittschaden	Keiner		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Als Schlepppilot für den Segelflugbetrieb hatte der Pilot an diesem Tag bis zum Vorkommnis bereits 10 Schleppflüge absolviert. Wegen variablem Wind wurde entschieden, die Pistenrichtung der Segelfluggpiste von 14 auf 32 zu wechseln.

Da auf der Motorfluggpiste Verkehr herrschte, verzichtete der Pilot darauf, diese zu kreuzen. Er rollte deshalb den rechten Pistenrand der Segelfluggpiste in Richtung des Pistenkopfes 32 entlang. Die rechte Flügelspitze ragte dabei ca. 0.5 m über den rechten Rand der Flugfeldmarkierung hinaus. Kurz nach dem Anrollen erhielt der Pilot über Funk eine Anfrage zum letzten Schleppflug, worauf er seinen Blick dem Cockpitinneren zuwandte. Als er seinen Blick wieder auf die Piste richtete, sah er in unmittelbarer Nähe des rechten Flügelendes ein Schild. Trotz sofort eingeleitetem Ausweichmanöver konnte die Kollision damit nicht mehr verhindert werden.

Payerne, 9. Mai 2009

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.

Luftfahrzeug	Howard DGA-ISP	N42429
Halter	Bückerverein Viktor Foxtrott, Holzhäusern	
Eigentümer	Privat	
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1966	
Ausweis	für Privatpiloten PPL(A)	
Flugstunden	insgesamt	236:36 h
	während der letzten 90 Tage	14:12 h
	auf dem Unfallmuster	20:42 h
	während der letzten 90 Tage	05:10 h
Ort	Flugplatz Birrfeld	
Koordinaten	---	Höhe ---
Datum und Zeit	20. Juni 2009, 17:10 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
Betriebsart	VFR privat	
Flugphase	Landung	
Unfallart	Verlust der Kontrolle	
Personenschaden	Besatzung	Passagiere
		Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	2
Schaden am Luftfahrzeug	Linker Flügel und linkes Fahrwerk	
Drittschaden	Keiner	

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Beim Aufsetzen auf die Piste 26 herrschte Seiten- und Rückenwind, welcher in der Flarephase den rechten Flügel anhob und das Flugzeug rechts wegdrängte. Das linke Fahrwerk brach ein und das Flügelende berührte die Piste. Daraufhin schlitterte das Flugzeug nach rechts weg.

Payerne, 20. Juni 2009

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.

Luftfahrzeug	Rutan Vari Viggen	SE-XFV
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	
Pilot	Schwedischer Staatsbürger, Jahrgang 1960	
Ausweis	für Privatpiloten PPL(A)	
Flugstunden	insgesamt	142:56 h während der letzten 90 Tage
	auf dem Unfallmuster	0 h während der letzten 90 Tage
		23:55 h
		0 h
Ort	Vitznau/LU	
Koordinaten	N 46°59.850' / E 008°28.154'	Höhe 3000-4000 ft AMSL
Datum und Zeit	29. Juni 2009, 11:05 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
Betriebsart	VFR privat	
Flugphase	Reiseflug	
Unfallart	Verlust der Cockpit-Haube	
Personenschaden	Besatzung	Passagiere
		Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0
Schaden am Luftfahrzeug	Cockpit-Haube, Propeller leicht beschädigt	
Drittschaden	Keiner	

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Das Flugzeug ist als Entenflugzeug mit Druckpropellerantrieb ausgeführt. Die beiden Flugzeuginsassen sitzen hinter einander. Sowohl Pilot als auch Passagier verfügen je über eine aufklappbare Cockpithaube aus Plexiglas. Diese ist mit einem Scharnier auf der rechten Seite befestigt und wird auf der linken Seite verriegelt.

Es handelte sich um den ersten Flug des Piloten mit diesem Flugzeug und er befand sich allein an Bord.

Die Cockpithaube des Piloten war nicht korrekt verriegelt worden und öffnete sich im Flug. In der Folge wurde die Verriegelung der Cockpithaube des Passagiersitzes aufgrund des Winddrucks ebenfalls geöffnet. Durch den Winddruck zerbrachen die beiden Cockpithauben und an den Scharnieren auf der rechten Seite blieben lediglich kleine Stücke hängen. Der Propeller wurde durch herumfliegende Teile der Cockpit-Hauben beschädigt, was zu einer erheblichen Verringerung des Schubs führte.

Der Pilot kehrte nach Buochs zurück und landete auf Piste 07.

Payerne, 29. Juni 2009

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.

Aéronef	Piper PA-18	HB-OQL
Exploitant	Société d'Aviation de la Gruyère SA, 1663 Epagny	
Propriétaire	Société d'Aviation de la Gruyère SA, 1663 Epagny	
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1975	
Licence	de pilote privé PPL(A)	
Heures de vol	total	168:00 h
	au cours des derniers 90 jours	26:00 h
	sur le type en cause	04:20 h
	au cours des derniers 90 jours	04:20 h
Lieu	Champ d'aviation de Gruyères LSGT	
Coordonnées	---	Altitude ---
Date et heure	9 juillet 2009, 16 h 20 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
Type d'utilisation	VFR, privé	
Phase du vol	Atterrissage	
Nature de l'accident	Perte de contrôle avec collision	
Tués et blessés	Equipage	Passagers
		Autres
Grièvement blessé	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0
Autres		
Dommmages à l'aéronef	Deux ailes fortement endommagées	
Autres dommages	Autre avion: Aile droite endommagée, aileron droit arraché	

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Lors d'un vol d'entraînement privé, le pilote décolle à 16 h 15 pour effectuer trois voltes.

Lors du troisième décollage, l'avion dévie à gauche suite à un léger vent de travers. Le pilote ne parvient pas à contrôler l'avion qui entre en collision avec un Pilatus Porter stationné en bord de piste.

Payerne, 9 juillet 2009

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.

Luftfahrzeug	Mooney M20C	HB-DEK	
Halter	Christian Charity Flyers, Bahnhofstrasse 60, 8360 Eschlikon		
Eigentümer	Christian Charity Flyers, Bahnhofstrasse 60, 8360 Eschlikon		
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1952		
Ausweis	für Privatpiloten PPL(A)		
Flugstunden	insgesamt	2909:00 h während der letzten 90 Tage	24:41 h
	auf dem Unfallmuster	08:16 h während der letzten 90 Tage	06:21 h
Ort	Flugplatz Bad-Ragaz		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	14. Juli 2009, 08:35 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR privat		
Flugphase	Landung		
Unfallart	Bauchlandung		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0
Schaden am Luftfahrzeug	Propeller, Motor, Rumpf		
Drittschaden	Keiner		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Der Pilot beabsichtigte, in Bad Ragaz je einen Anflug mit *touch and go* und *full stop* durchzuführen.

Beim Anflug auf die Piste 30 schien alles normal. Gemäss Windsack schätzte der Pilot den Wind auf 8-10 kt aus ca. 270-300° drehend. Der Pilot plante eine kurze Landung auf der *threshold* 30. Er führte den *final-* und den *gear-check* mit *call-outs* aus. Den Kontrollgriff am *gear-lever* führte er nicht aus. Die Landung geriet ca. einen Meter zu kurz, der Pilot hatte jedoch den Eindruck, dass sie ansonsten normal verlief. Bis der Propeller ca. 25 m nach Pistenanfang den Boden berührte, weil das Fahrwerk wieder einfuhr, bemerkte er nichts Ungeöhnliches.

Payerne, 14. Juli 2009

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.

Aéronef	PA-18-180	HB-POU
Exploitant	Segelfluggruppe Pilatus, Unterguetsch 25, 6038 Honau	
Propriétaire	Segelfluggruppe Pilatus, Unterguetsch 25, 6038 Honau	
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1981	
Licence	de pilote professionnel CPL(A)	
Heures de vol total	759:59 h	au cours des derniers 90 jours 113:00 h
	sur le type en cause 03:10 h	au cours des derniers 90 jours 03:10 h
Lieu	Aérodrome de Neuchâtel LSGN	
Coordonnées	---	Altitude ---
Date et heure	14 juillet 2009, 15 h 05 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
Type d'utilisation	VFR, privé	
Phase du vol	Atterrissage	
Nature de l'accident	Perte de contrôle	
Tués et blessés	Equipage	Passagers
		Autres
Grièvement blessé	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0
Dommages à l'aéronef	Aile et gouverne de profondeur droites endommagées	
Autres dommages	Aucun	

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Après l'atterrissage sur la piste 23, l'avion ralentit et change subitement de direction de 20° vers la droite selon l'axe de lacet. Le pilote réussit à maintenir l'avion sur la piste en utilisant le gouvernail de direction. Puis la machine dévie une seconde fois de sa trajectoire et le pilote ne peut éviter que l'avion tourne de 180° à gauche selon l'axe de lacet suivi par un contact au sol de l'aile droite.

Payerne, 14 juillet 2009

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.

Aéronef	Commander RC 114	HB-NCS	
Exploitant	Flugschule Birrer, Dangelweg 4, CH-6215 Beromünster		
Propriétaire	Swiss Aviation Services AG, Hinterbergstrasse 26, PO Box 5052, CH-6330 Cham		
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1989		
Licence	de pilote privé PPL(A)		
Heures de vol total	66:55 h	au cours des derniers 90 jours 05:20 h	
	sur le type en cause 06:40 h	au cours des derniers 90 jours 05:20 h	
Lieu	Aérodrome d'Ecuvillens LSGE		
Coordonnées	---	Altitude ---	
Date et heure	26 juillet 2009, env. 15 h 30 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		
Type d'utilisation	VFR, privé		
Phase du vol	Atterrissage		
Nature de l'accident	Contact sur la piste avec le train d'atterrissage rentré		
Tués et blessés			
	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0	0
Dommmages à l'aéronef	Hélice et marchepieds endommagés		
Autres dommages	Aucun		

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote et du chef de place

Après une approche stabilisée et peu avant l'atterrissage, le chef de place auxiliaire donne plusieurs fois sur la fréquence AFIS l'ordre „*go around*“. Le pilote l'exécute immédiatement et en même temps, il entend un léger bruit de frottement. Le chef de place auxiliaire informe le pilote par radio que le train d'atterrissage est rentré. Le pilote sort le train d'atterrissage normalement et demande la vérification visuelle de la position depuis le sol. Ensuite, il entame une nouvelle fois l'approche, mais en finale il est obligé de procéder à une remise de gaz du fait qu'un autre avion se trouve sur la piste. Lors de la troisième approche, l'avion atterrit normalement. Les trois pales d'hélice et les deux marchepieds présentent des dégâts dus au contact avec la piste.

Le pilote ne se souvient pas s'il a sorti le train d'atterrissage avant la première approche et s'il a vérifié les lampes de contrôle.

Payerne, 26 juillet 2009

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.

Aéronef	PA-18 "150"	HB-PDJ	
Exploitant	Privé		
Propriétaire	Privé		
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1943		
Licence	de pilote privé PPL(A)		
Heures de vol total	1390 h	au cours des derniers 90 jours 09:50 h	
	sur le type en cause 25:08 h	au cours des derniers 90 jours 02:53 h	
Lieu	Aérodrome les Eplatures (La Chaux-de-Fonds) LSGC		
Coordonnées	---	Altitude ---	
Date et heure	6 août 2009, 08 h 31 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		
Type d'utilisation	VFR privé		
Phase du vol	Atterrissage		
Nature de l'accident	Perte de contrôle		
Tués et blessés			
	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	1	0
Dommages à l'aéronef	Roue gauche cassée, aile gauche voilée		
Autres dommages	Néant		

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Lors de l'atterrissage en piste 24, l'avion rebondit deux fois. Au second rebond, l'avion quitte l'axe de piste et dévie sur la droite. Il effectue un demi-tour avant de s'immobiliser dans la bande herbeuse au nord de la piste au niveau de la voie de roulage "B". Au cours du demi-tour, l'aile gauche frotte la piste et le train d'atterrissage se déforme.

Payerne, 6 août 2009

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.

Luftfahrzeug	AS202/15	HB-HES		
Halter	Alp-Air Bern AG, Flughafen Bern, 3123 Belp			
Eigentümer	Alp-Air Bern AG, Flughafen Bern, 3123 Belp			
Pilot	Schweizerbürgerin, Jahrgang 1951			
Ausweis	für Flugschüler			
Flugstunden	insgesamt	22:24 h während der letzten 90 Tage	07:14 h	
	auf dem Unfallmuster	22:24 h während der letzten 90 Tage	07:14 h	
Ort	Flughafen Bern-Belp			
Koordinaten	---	Höhe	---	
Datum und Zeit	13. August 2009, 16:47 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	VFR Schulung (Soloflug)			
Flugphase	Landung			
Unfallart	Harte Landung			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
	Erheblich verletzt	0	0	0
	Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt			
Drittschaden	Keiner			

Sachverhalt nach Angaben der Pilotin und des überwachenden Fluglehrers

Die Pilotin hatte vor dem Unfalltag mehrere Soloflüge absolviert. Am Unfalltag machte sie mit einem Fluglehrer zuerst einen Kontrollflug, bei dem keine Unregelmässigkeiten auftraten. Anschliessend führte sie Solo-Platzrunden durch. Beim zweiten Endanflug prallte das Flugzeug durch Stossen am Steuerknüppel mit dem Bugrad auf die Piste. Das Flugzeug führte in der Folge mehrere Sprünge aus und fiel schliesslich endgültig zu Boden, wobei der Propeller die Piste berührte. Daraufhin startete die Pilotin durch und flog eine weitere Platzrunde, die normal verlief.

Payerne, 13. August 2009

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.

Luftfahrzeug	Schleicher ASK 16	D-KIPP	
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1923		
Ausweis	für Segelflieger		
Flugstunden insgesamt	1201 h	während der letzten 90 Tage	34 h
auf dem Unfallmuster	474 h	während der letzten 90 Tage	34 h
Ort	Gampel-Bratsch/VS		
Koordinaten	620 500 / 131 900	Höhe	2020 m/M
Datum und Zeit	31. August 2009, 13:15 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR privat		
Flugphase	Reiseflug		
Unfallart	Verlust der Kontrolle, Kollision mit dem Gelände		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Zerstört		
Drittschaden	Keiner		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Der Pilot startete um 11:55 Uhr in Beromünster in Richtung Wallis. Nach Überquerung des Gemmipasses flog er östlich talaufwärts, bis in die Gegend nördlich von Turtmann, wo er den Segelflug begann.

Die Bedingungen zeigten mittlere Blauthermik und örtlich stärkere Turbulenzen. In einem engen Rechtskreis resultierte aus einer nicht erwarteten Turbulenz ein kurzzeitiger Strömungsabriss am rechten Flügel. Das Abfangen gelang aufgrund der schnell verlorenen Höhe und der bescheidenen Gleitzahl des Motorseglers nicht vollständig.

Es kam zu einer Bodenberührung, die mit geringer vertikaler Geschwindigkeit erfolgte. Das Flugzeug kollidierte zuerst mit Büschen und anschliessend mit grösseren Baumstämmen. Der Pilot konnte sich selbstständig aus dem Wrack befreien.

Payerne, 31. August 2009

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.

Luftfahrzeug	ROESGEN EPR 301	HB-OIX	
Halter	Untergruppe HB-OIX der Segel- und Motorfluggruppe Veterano, Lehfrauenweg 8, 8053 Zürich		
Eigentümer	Untergruppe HB-OIX der Segel- und Motorfluggruppe Veterano, Lehfrauenweg 8, 8053 Zürich		
Pilot	Schweizerbürger, Jahrgang 1952		
Ausweis	für Privatpiloten PPL(A)		
Flugstunden insgesamt	446:25 h	während der letzten 90 Tage 37:45 h	
auf dem Unfallmuster	05:00 h	während der letzten 90 Tage 02:50 h	
Ort	Flugplatz Birrfeld		
Koordinaten	---	Höhe ---	
Datum und Zeit	9. September 2009, 17:15 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR privat		
Flugphase	Start		
Unfallart	Verlust der Kontrolle		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Fahrwerk, Propeller, Motor, linker Flügel beschädigt		
Drittschaden	Geringe Ölverschmutzung auf dem geteerten Platz		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Nach dem Anrollen auf Piste 08 hob der Pilot das Heck mit dem Höhensteuer früh ab. Die laterale Kontrolle war dadurch erschwert, weil das Heckrad keine Bodenberührung mehr hatte und das Seitenleitwerk noch zu wenig stark angeströmt wurde. Es gelang, das Flugzeug seitlich versetzt wieder etwa in die Pistenachse zu bringen, wobei es bereits leicht ca. 1 m abgehoben hatte. Um nicht zu nahe am Hangar vorbei zu fliegen, betätigte der Pilot das Querruder leicht nach rechts. Danach kippte das Flugzeug ab, berührte mit dem linken Flügelende den Boden und kam nach ca. 30 m Rutschen auf dem Asphalt zum Stehen. Nach dem Ausschalten der Zündung stieg der Pilot unverletzt aus dem Flugzeug.

Payerne, 9. September 2009

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.

Aéronef	BREGUET 905 SLB	F-CCJM
Exploitant	Privé	
Propriétaire	Privé	
Pilote	Citoyen français	
Licence	de vol à voile française	
Heures de vol total	7598:45 h	au cours des derniers 90 jours 121:25 h
	sur le type en cause 06:50 h	au cours des derniers 90 jours 02:55 h
Lieu	Aérodrome de Neuchâtel, LSGN	
Coordonnées	---	Altitude ---
Date et heure	18 septembre 2009, 16 h 45 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale	
Type d'utilisation	VFR privé	
Phase du vol	Décollage	
Nature de l'accident	Perte de contrôle	
Tués et blessés	Equipage	Passagers Autres
Grièvement blessé	0	0 0
Indemne/légèrement blessé	1	0 0
Dommages à l'aéronef	Fuselage et aile droite endommagés	
Autres dommages	Aucun	

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Juste après le décollage au moyen d'un «sandow», le pilote constate que la vitesse du planeur est trop faible. Le planeur touche le sol tout d'abord avec le train principal puis avec la queue.

Payerne, 18 septembre 2009

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.

Aéronef	DYN'AERO MCR 01 ULC	HB-WAW		
Exploitant	Groupe de vol à voile Fribourg, 1701 Fribourg			
Propriétaire	Groupe de vol à voile Fribourg, 1701 Fribourg			
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1959			
Licence	RPPL (A)			
Heures de vol	total	609:11 h	au cours des derniers 90 jours	06:44 h
	sur le type en cause	07:02 h	au cours des derniers 90 jours	03:43 h
Lieu	Aérodrome de Bellechasse, LSTB			
Coordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	19 septembre 2009, 13 h 00 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
Type d'utilisation	VFR privé			
Phase du vol	Vol de remorquage			
Nature de l'accident	Atterrissage forcé après arrêt moteur			
Tués et blessés				
		Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	0	0	
Dommages à l'aéronef	Hélice, partie avant du fuselage et train d'atterrissage			
Autres dommages	Aucun			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

En vol de remorquage d'un planeur biplace, à une altitude de 3300 ft AMSL, le pilote du HB-WAW constate un problème moteur. Il demande au pilote du planeur de larguer la corde de remorquage et configure l'avion pour la descente. L'avion se présente pour la finale piste 08 et se pose avant le seuil de piste dans un champ de betteraves.

Les faits suivants ont été constatés sur place par le BEAA

- 1 dl de carburant ont été extraits par la purge du filtre à carburant principal.
- 5 dl de carburant ont été extraits par le «point bas» du réservoir principal.
- Aucun carburant n'a pu être extrait des cuves des deux carburateurs.
- Selon le manuel de vol AFM, la quantité maximale de carburant est de 80 litres dont 1 litre est inutilisable.
- L'instrument de quantité d'essence indiquait ~ 1/3 de la capacité du réservoir.
- Un trait rouge avait été collé sur l'instrument de quantité d'essence à ~1/8 de la capacité du réservoir.
- Un courrier électronique avait été adressé aux pilotes signalant des problèmes d'affichage de quantité d'essence.
- A l'enclenchement de la pompe auxiliaire de carburant, la lampe témoin rouge d'indication de «low fuel pressure» s'allumait.

Payerne, 19 septembre 2009

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.

Luftfahrzeug Extra EA-300/L HB-MTC
Halter Take-Off Balloon AG, Steinerenweg 26, 2572 Sutz
Eigentümer Fortis Lease Suisse SA, World Trade Center, 1000 Lausanne 30

Pilot Schweizerbürger, Jahrgang 1970
Ausweis für Berufspiloten Flugzeug CPL(A)
Flugstunden insgesamt 4050:43 h während der letzten 90 Tage 169:02 h
auf dem Unfallmuster 87:30 h während der letzten 90 Tage 46:55 h

Ort Hüniken/SO
Koordinaten 614 450 / 225 870 **Höhe** 470 m/M
Datum und Zeit 24. September 2009, 14:55 Uhr (LT = UTC + 2 h)
Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit

Betriebsart VFR privat
Flugphase Reiseflug
Unfallart Motorausfall

Personenschaden

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0

Schaden am Luftfahrzeug Seitensteuer beschädigt, Kabinenhaube zerstört, Propeller beschädigt

Drittschaden Geringer Landschaden

Sachverhalt nach Angaben des Piloten und nach Feststellungen des BFU

Am 24. September 2009 traf der Pilot ungefähr um 13:20 Uhr auf dem Regionalflughafen Grenchen ein und begann das Flugzeug Extra EA-300/L, eingetragen als HB-MTC, für die Durchführung eines Kunstfluges mit einem Passagier vorzubereiten.

Der Eigentümer des Flugzeuges hatte den Piloten gleichentags informiert, dass die Treibstoffanzeige des *center tank*, die seit mehreren Wochen nicht funktionstüchtig war, auch bei der in der Vorwoche ausgeführten Fünzigstundenkontrolle nicht ersetzt worden sei. Die definitive Reparatur war für die während des Winters geplante Jahreskontrolle in Form einer Hundertstundenkontrolle vorgesehen.

Bei der Vorbereitung des Flugzeuges überprüfte der Pilot neben den üblichen Kontrollen auch den Inhalt der Tanks: Die Anzeige des *wing tanks* zeigte 1/8 an. Den Inhalt des *center tank* prüfte er durch Öffnen des Tankdeckels und einer visuellen Kontrolle. Nach Meinung des Piloten war der *center tank* voll.

Der Motor der HB-MTC wurde mit dem Tankwählhahn in Position *center tank* angelassen. Für das Rollen zum *tarmac* benutzte der Pilot den *wing tank*. Nochmals überprüfte der Pilot visuell den Inhalt des *center tank* und wiederum erschien ihm der Tank voll. Anschliessend machte der Pilot eine Pause, bis kurz nach 14 Uhr der Passagier erschien.

Ungefähr um 14:20 Uhr begaben sich der Pilot und der Passagier zum Flugzeug. Der Passagier nahm den vorderen Platz und der Pilot den hinteren Sitzplatz ein. Etwas später setzte der Pilot den Motor in Gang. Für das Rollen zum Haltepunkt und das Abbremsen des Motors benutzte der Pilot den *wing tank*. Für den Start, der um 14:35 Uhr auf der Piste 07 des Regionalflughafens Grenchen erfolgte, wählte der Pilot den *center tank*. Da die Anzeige des *wing tank* nun annähernd bei Null lag, belies der Pilot den Tankwählhahn für den weiteren Flug auf der Position *center tank* und begann das geplante Kunstflugprogramm.

Gegen 14:55 Uhr beendete er den Kunstflug und flog in Richtung des Einflugpunktes „G“ des Regionalflughafens Grenchen als der Motor der HB-MTC plötzlich an Leistung verlor. Ein sofortiges Einschalten der elektrischen Hilfspumpe und ein Wechsel auf den *wing tank* liess den Motor einige Sekunden wieder Leistung entwickeln, bevor die Drehzahl erneut zusammenfiel. Auch ein Wechsel der Tankwählhahnstellung zurück auf den *center tank* brachte die Leistung des Motors nicht mehr zurück. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die HB-MTC auf einer Höhe von ungefähr 4500 ft AMSL. Der Pilot erkannte rasch, dass er keinen Flugplatz im Gleitflug erreichen konnte und suchte sich ein Feld für eine Notlandung. Mit etwas Rückenwind setzte das Flugzeug schliesslich auf einer Wiese auf, überquerte einen Feldweg und rollte in einen Acker ein, wo es sich schliesslich nach vorne überschlug. Beide Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.

Der Pilot konnte selbständig aus dem auf dem Rücken liegenden Flugzeug kriechen. Der Passagier konnte erst nach Anheben des Flugzeuges mit Hilfe eines Krans aus diesem befreit werden.

Das Büro für Flugunfalluntersuchungen begann eine Untersuchung des Unfalls. Als feststand, dass keine mangelnde Lufttüchtigkeit den Unfall verursacht hatte, entschied es den Unfall nach Art. 21 der Verordnung über die Untersuchung von Flugunfällen und schweren Vorfällen (VFU) lediglich summarisch zu untersuchen. Im Rahmen der Abklärungen des BFU wurden u.a. folgende Feststellungen gemacht:

- An der Unfallstelle war kein Treibstoff ausgeflossen.
- Nach der Bergung des Flugzeuges konnte noch ungefähr ein Liter Treibstoff aus den Tanks abgelassen werden.
- Nach Montage eines starren Bremspropellers und nach Einfüllen von Treibstoff in den *center tank* sprang der Motor beim ersten Startversuch an.
- Sämtliche Motorbedienungselemente waren in Ordnung und funktionierten normal.
- Der Motor erreichte mit dem starren Bremspropeller die spezifizierte Nenndrehzahl, reagierte auf Lastwechsel normal und zeigte die zu erwartenden Verbrauchswerte.
- Treibstoff- und Ölsystem waren dicht.
- Die Anzeige des *center tank* funktionierte nicht.
- Der Inhalt des *center tank* kann visuell nicht zuverlässig abgeschätzt werden, d.h. der visuelle Eindruck beim Blick in den Tank ist derselbe, ob der Tank nur mit wenig oder viel Treibstoff gefüllt ist.
- Gemäss Luftfahrzeug-Flughandbuch (*aircraft flight manual – AFM*) besitzt der *center tank* einen Inhalt von 51 l, wovon ungefähr 45.5 l ausfliegbar sind.
- In der Nähe des Tankwählhans war eine Beschriftung angebracht, die besagt, dass der *center tank* einen verwendbaren Inhalt von 45.5 l aufweist.
- Sowohl der Eigentümer des Flugzeuges als auch der Pilot waren der Ansicht, dass die HB-MTC mit einem *center tank* von 57 l ausgerüstet sei.