



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA
Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni SISI
Swiss Accident Investigation Board SAIB

Bereich Aviatik

Nr. 2171

Summarische Berichte der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle SUST

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA
Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni SISI
Swiss Accident Investigation Board SAIB

Domaine aviation

No. 2171

Rapports sommaires

du Service d'enquête suisse

sur les accidents SESA

du 1er janvier au 31 décembre 2012

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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	JODEL D 140 C	HB-SFH	
Exploitant	Krista Rooschüz-Stiftung, Seftigenstrasse 2, Postfach 333, 3000 Bern 14		
Propriétaire	Krista Rooschüz-Stiftung, Seftigenstrasse 2, Postfach 333, 3000 Bern 14		
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1963		
Licence	de pilote professionnel (avion) CPL(A)		
Heures de vol	Total	4351:39 h	au cours des derniers 90 jours 44:10 h
	sur le type en cause	env. 30 h	au cours des derniers 90 jours 1:22 h
Lieu	Glacier du Wildhorn, commune d'Ayent / VS		
Coordonnées	594 420 / 133 540	Altitude	3100 m/M
Date et heure	18 février 2012, 11 h 05 (LT = UTC + 1 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		
Type d'utilisation	VFR, privé		
Phase du vol	Décollage		
Nature de l'accident	Rupture du train d'atterrissage principal		
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	1	0
Dommages à l'aéronef	Aile et train d'atterrissage		
Autres dommages	Néant		

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Durant la phase de décollage, le ski gauche s'enfonce dans la neige. L'avion s'immobilise quelques dizaines de mètres en aval après avoir effectué une rotation antihoraire d'environ 120°. Le train d'atterrissage principal est arraché et l'aile est abîmée.

Payerne, 23 février 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Dipartimento federale dell'Ambiente, dei Trasporti, dell'Energia e delle Comunicazioni
Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni SISI

Rapporto Sommario conforme a l'art. 21 OEAA

Questo rapporto serve soltanto all'informazione e non a fatto l'oggetto di un'inchiesta.
Il rapporto è basato esclusivamente sulle dichiarazioni dell'equipaggio.

Aeromobile	Piper PA-32	I-GRMP
Esercente	FOX JET Airlines Srl, Via M. D'Anna 1/C, 21030 Mesenzana/Il	
Proprietario	FOX JET Airlines Srl, Via M. D'Anna 1/C, 21030 Mesenzana/Il	

Pilota	Cittadino svizzero, classe 1946			
Licenza	di pilota privato PPL(A)			
Ora di volo	Totale	303 h	Durante gli ultimi 90 giorni	8:46 h
	Con il tipo accidentato	75 h	Durante gli ultimi 90 giorni	8:46 h

Luogo	Aeroporto di Locarno (LSZL)		
Coordinate	---	Altitudine	---
Data e ora	25 febbraio 2012, 17:08 (LT = UTC + 1 h) Tutti gli orari sono indicati nell'ora locale		

Genere d'esercizio	VFR Privato
Fase di volo	Atterraggio
Genere d'incidente	Atterraggio con rientro del carrello anteriore

Danni alle persone	Equipaggio	Passaggeri	Terzi
Ferito gravemente	0	0	0
Leggermente ferito o incolume	1	1	0

Danni all'aeromobile	Elica, rotino di prua, carrello anteriore, carrello principale, ala destra
-----------------------------	--

Danni a terzi	Nessuno
----------------------	---------

Descrizione dell'incidente secondo la dichiarazione del pilota

Il pilota era decollato da Lugano diretto a Locarno, via Lago Maggiore. Dopo aver effettuato un circuito completo, durante il quale aveva notato una turbolenza variabile, egli si è presentato all'atterraggio per pista 26R. In finale, l'AFIS di Locarno gli aveva riportato vento da 240 gradi, 7 nodi e in corto finale gli aveva comunicato un vento da 190 gradi, 6 nodi. Il pilota ha tenuto una potenza di 1500 RPM fino alla testata pista 26R e al momento di toccare il suolo una raffica di vento gli ha sollevato l'ala sinistra. Il velivolo ha toccato violentemente il suolo con il carrello destro e in seguito con l'elica, strisciando e uscendo sul lato destro della pista nel prato.

Payerne, 27 febbraio 2012

Servizio d'inchiesta svizzero sugli infortuni

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	PA-28-161	HB-PMI
Halter	Fliegerschule Birrfeld AG, Flugplatz Birrfeld, PF 133, 5242 Lupfig	
Eigentümer	Fliegerschule Birrfeld AG, Flugplatz Birrfeld, PF 133, 5242 Lupfig	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1944			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	Insgesamt	219:28 h	während der letzten 90 Tage	5:33 h
	mit dem Unfallmuster	146:58 h	während der letzten 90 Tage	1:45 h

Luftfahrzeug	DA20-C1	HB-SGI
Halter	Fliegerschule Birrfeld AG, Flugplatz Birrfeld, PF 133, 5242 Lupfig	
Eigentümer	Fliegerschule Birrfeld AG, Flugplatz Birrfeld, PF 133, 5242 Lupfig	

Ort	Flugplatz Birrfeld (LSZF)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	12. März 2012, 13:30 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Rollen
Unfallart	Kollision mit anderem Luftfahrzeug am Boden

Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	2	0

Schaden am Luftfahrzeug Propeller

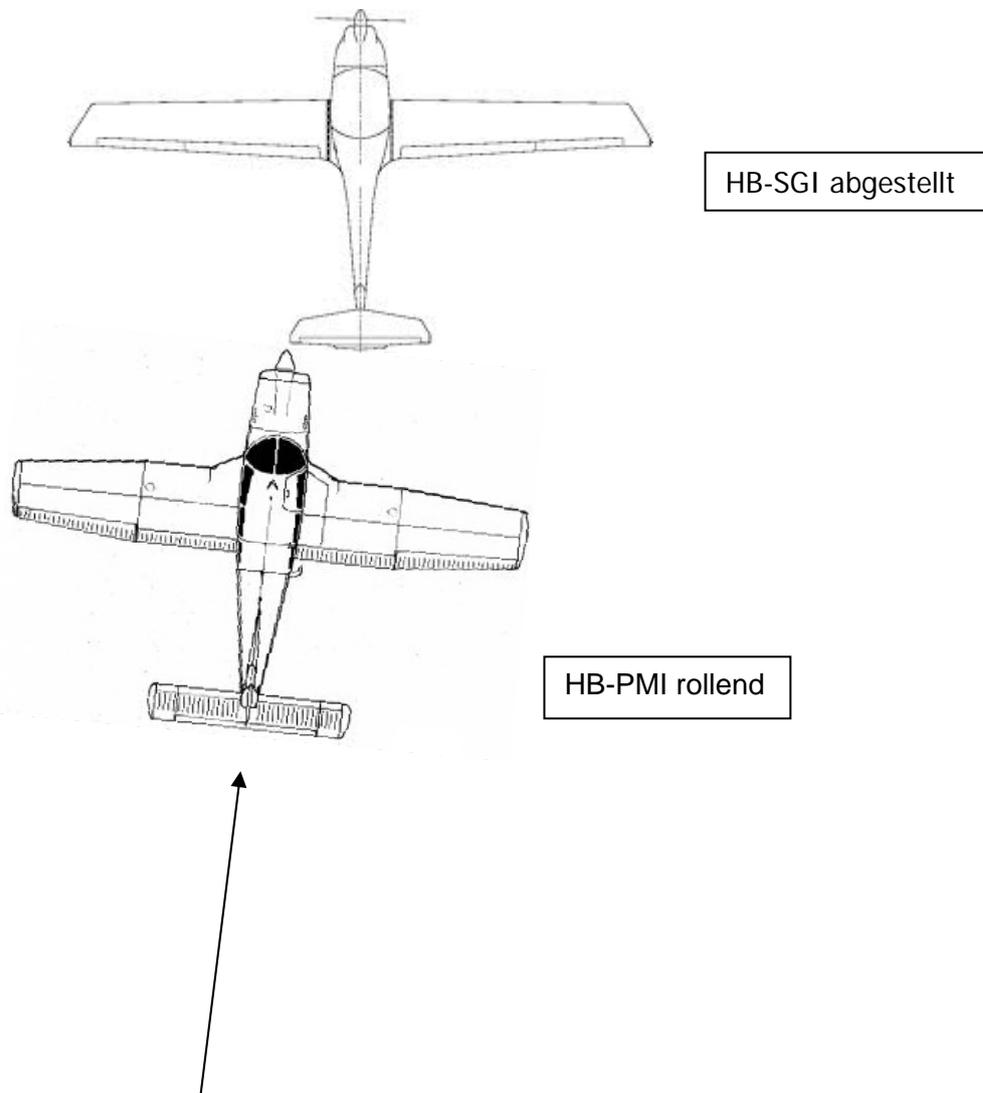
Drittschaden HB-SGI: Höhenleitwerk, Seitenleitwerk

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Nach der Rückkehr von einem Flug wollte der Pilot das Flugzeug HB-PMI auf dem Vorfeld parkieren. Aus unerfindlichen Gründen liess er sich ablenken und zog die Handbremse nicht an. Daraufhin rollte das Flugzeug HB-PMI weiter und es kam zur Kollision mit einem davor stehenden Flugzeug, eingetragen als HB-SGI.

Payerne, 13. März 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	AS 350 B3	HB-ZIG		
Halter	BOHAG Berner Oberländer Helikopter AG, Postfach 1, 3814 Gsteigwiler			
Eigentümer	BOHAG Berner Oberländer Helikopter AG, Postfach 1, 3814 Gsteigwiler			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1968			
Ausweis	für Berufspiloten (Helikopter) CPL(H)			
Flugstunden	Insgesamt	2570 h	während der letzten 90 Tage	116 h
	mit dem Unfallmuster	1600 h	während der letzten 90 Tage	73 h
Ort	Harder Kulm, Gemeinde Unterseen/BE			
Koordinaten	631 600 / 171 900	Höhe	1322 m/M	
Datum und Zeit	17. April 2012, 17:00 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	VFR, gewerbsmässig			
Flugphase	Entladen der Unterlast			
Unfallart	Arbeitsunfall			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Erheblich verletzt	0	0	0	
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0	
Schaden am Luftfahrzeug	Keiner			
Drittschaden	Keiner			

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Es handelte sich um einen Lastenflug, bei dem Kies in einem Lastenkübel auf dem Verbindungsweg zwischen Bergstation und Bergrestaurant verteilt wurde.

Der Flughelfer am Abladeort half dabei jeweils, indem er den Kübel zog und das Kies durch die Öffnung kontinuierlich abliess. Im Zuge dieses Entladevorgangs muss sich der Flughelfer durch ein kurzzeitiges Aufsetzen des Kübels am Fuss verletzt haben. Der genaue Zeitpunkt der Verletzung war dem Piloten nicht bekannt, da die Sicht von oben auf den Weg aufgrund von Tannenästen nur teilweise oder gar nicht gewährleistet war. Über die Funkverbindung wurde ebenfalls nichts mitgeteilt, was auf die Verletzung einer Person hätte schliessen lassen dürfen. Erst auf dem Rückflug auf die Basis teilte der Flughelfer den Zwischenfall dem Piloten mit.

Unfallhergang nach Angaben des Flughelfers

Beim Entladen von Kies aus einem Lastenkübel auf dem Fussweg zwischen Bergstation und Restaurant wurde der linke Fuss zwischen Kübel und Boden eingeklemmt. Dabei kam es zu einem Bruch der grossen Zehe.

Dies passierte im offenen Gelände, bei dem freie Sicht zwischen Pilot und Flughelfer herrschte. Zum Zeitpunkt des Unfalles herrschten wechselnde, durch Thermik bedingte Windverhältnisse, welche aber am Boden jedoch kaum spürbar waren.

Payerne, 24. April 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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	Raytheon Aircraft Corp. BE-35	HB-EBG		
Exploitant	Haltegemeinschaft „Bonair“, 30 Rue des Alpes, 1700 Fribourg			
Propriétaire	Haltegemeinschaft „Bonair“, 30 Rue des Alpes, 1700 Fribourg			
Pilote	Citoyen allemand, année de naissance 1943			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	Total	1156:16 h	au cours des derniers 90 jours	10 h
	sur le type en cause	390:59 h	au cours des derniers 90 jours	10 h
Lieu	Aérodrome d'Ecuvillens (LSGE)			
Coordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	19 avril 2012, 17 h 35 (LT = UTC + 1 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
Type d'utilisation	VFR privé			
Phase du vol	Atterrissage			
Nature de l'accident	Atterrissage avec train rentré			
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	0	0	
Dommages à l'aéronef	Hélice, volets, fuselage			
Autres dommages	Néant			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Après avoir prolongé le vent arrière pour des raisons de séparation, l'avion se présente en longue finale pour la piste 28.

L'atterrissage s'effectue sans avoir sorti le train. L'avion s'immobilise sur la piste.

Payerne, 28 avril 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	LONG EZ	HB-YCG
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1968		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	Insgesamt	1175:26 h	während der letzten 90 Tage 6:13 h
	mit dem Unfallmuster	242:24 h	während der letzten 90 Tage 4:52 h

Ort	Bodensee bei Altenrhein		
Koordinaten	759 097 / 263 741	Höhe	396 m/M
Datum und Zeit	28. April 2012, 09:50 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Start/Steigflug
Unfallart	Notwasserung

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

Schaden am Luftfahrzeug Stark beschädigt

Drittschaden Keiner

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Das Flugzeug startete auf der Piste 28 mit zwei Personen an Bord mit dem Ziel Bressaucourt. Während des Steigfluges wurde das Flugzeug von einer starken Böe erfasst. Ab diesem Moment gab der Motor nicht mehr die volle Leistung und das Flugzeug sank kontinuierlich ab. Der Pilot entschloss sich zu einer Notwasserung.

Bemerkung: Kurz vor der Startfreigabe informierte der Flugverkehrsleiter den Piloten über kritische Windverhältnisse (Föhnsturm).

Payerne, 4. Mai 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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	HB-YKY
Exploitant	Privé	
Propriétaire	Privé	
<hr/>		
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1970	
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)	
Heures de vol	Total	187:16 h
	au cours des derniers 90 jours	4:29 h
	sur le type en cause	24:16 h
	au cours des derniers 90 jours	4:29 h
<hr/>		
Lieu	Aérodrome de Neuchâtel (LSGN)	
Coordonnées	---	Altitude ---
Date et heure	30 avril 2012, 17 h 06 (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	Sortie en bout de piste	
<hr/>		
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers
		Autres
Grièvement blessé	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0
Dommages à l'aéronef	Néant	
Autres dommages	Néant	

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Après l'atterrissage en piste 05, le pilote s'aperçoit lors de la phase de freinage que les freins ne fonctionnent pas. Le pilote applique les procédures d'urgences (coupures magnetos, main switch off, fermeture essence).

L'avion sort en fin de piste 05 puis décrit un virage à droite; l'avion s'arrête à un mètre des champs cultivés.

Le pilote constate que les attaches des disques de freins des deux roues ont cédé.

Payerne, 4 mai 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	TECNAM P2002-JF	HB-KPA	
Halter	Fluggruppe Seeland, Postfach 1158, 2501 Biel		
Eigentümer	Fluggruppe Seeland, Postfach 1158, 2501 Biel		
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1955		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	Insgesamt	108:59 h	
	während der letzten 90 Tage	1:03 h	
	mit dem Unfallmuster	100 h	
	während der letzten 90 Tage	1:03 h	
Ort	Flugplatz Biel-Kappelen (LSZP)		
Koordinaten	---	Höhe ---	
Datum und Zeit	8. Mai 2012, 09:12 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Start		
Unfallart	Motorausfall mit anschliessender Notlandung		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Keiner		
Drittschaden	Keiner		

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Geplant hatte der Pilot einen lokalen Flug von max. 45 Minuten, um Trainingsvolten, Aufsetzen und Wiederstart (*touch-and-go*) sowie Landungen durchzuführen.

Nach der ersten Volte beabsichtigte er, einen Durchstart auf Piste 23 durchzuführen. Nachdem er volle Leistung gesetzt hatte, setzte der Motor nach kurzer Leistungsannahme aus. Im Gleitflug gelang es dem Piloten, links von der Piste 23 auf einer Wiese eine Notlandung durchzuführen.

Er konnte das Flugzeug sicher und unbeschädigt landen. Danach probierte er, den Propeller von Hand zu drehen; dies war nicht mehr möglich, da der Propeller blockiert war.

Payerne, 22. Mai 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Lancair O-235	HB-YEB
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1940			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	Insgesamt	1452 h	während der letzten 90 Tage	3:30 h
	mit dem Unfallmuster	968 h	während der letzten 90 Tage	3:30 h

Ort	Flugplatz Bad Ragaz (LSZE)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	8. Mai 2012, 10:28 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Bauchlandung (mit Fahrwerk eingefahren)

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

Schaden am Luftfahrzeug	Propeller und Antennen beschädigt
--------------------------------	-----------------------------------

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Pilot spürte bei der Landung eine starke „Windscherung“, konzentrierte sich auf den Wind und vergass dabei das Fahrwerk auszufahren.

Payerne, 22. Mai 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Dimona H 36	HB-2096
Halter	Segelfluggruppe Schaffhausen, PF 1358, 8201 Schaffhausen	
Eigentümer	Segelfluggruppe Schaffhausen, PF 1358, 8201 Schaffhausen	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1945			
Ausweis	für Segelflieger			
Flugstunden	Insgesamt	560:31 h	während der letzten 90 Tage	3:37 h
	mit dem Unfallmuster	89:40 h	während der letzten 90 Tage	1:56 h

Ort	Flugplatz Schaffhausen (LSPF)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	18. Mai 2012, 13:51 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Kontrollverlust

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

Schaden am Luftfahrzeug	Fahrwerksträger und Rumpf über Fahrwerksträger gebrochen; Höhenflosse abgerissen; linker Flügel neben dem Querruder eingerissen
--------------------------------	---

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Am Vortag des Unfalls, d.h. am 17. Mai 2012, führte der Pilot zusammen mit einem auf dem Muster Dimona H 36 erfahrenen Piloten einen Übungsflug im Gebiet des Flugplatzes Schaffhausen durch. Insgesamt flog er dabei 36 Minuten auf dem rechten Sitz.

Am Mittag des 18. Mai 2012 flog der Pilot der HB-2096 drei Platzvolten auf dem Flugplatz Schaffhausen. Dabei führte er die *touch and go* in Richtung Piste 07 ohne Probleme durch.

Nach einer ca. einstündigen Pause startete der Pilot mit der HB-2096 auf der Piste 25 zu einem Rundflug. Die Route führte über Stein am Rhein – Wil (SG) – Amlikon – Hörnli (Zürcher Oberland) – Winterthur zurück zum Flugplatz Schaffhausen. Bei seiner Rückkehr flog er eine Standard-Platzvolte für die Piste 25. Der Endanflug erfolgte mit einer angezeigten Geschwindigkeit zwischen 100 und 110 km/h. Beim Aufsetzen betrug diese ca. 85 km/h. Unmittelbar nach dem Aufsetzen, der Motor war in Leerlauf, stieg das Flugzeug steil nach oben und kippte über den linken Flügel aus ca. 4 m über Grund ab.

Wetterbeobachtung: Bereits im Zürcher Oberland sind dem Piloten starke Turbulenzen aufgefallen. Diese hielten bis zum Flugplatz Schaffhausen an.

Payerne, 18. Juli 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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	JANUS C	HB-1868
Exploitant	Groupe de vol à voile de Courtelary, Rue des Coillards 12, 2738 Court	
Propriétaire	Groupe de vol à voile de Courtelary, Rue des Coillards 12, 2738 Court	

Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1941		
Licence	de pilote privé pour vol à voile		
Heures de vol	Total	900 h	au cours des derniers 90 jours 20 h
	sur le type en cause	71 h	au cours des derniers 90 jours 11:48 h

Lieu	Aérodrome de Courtelary (LSZJ)		
Coordonnées	---	Altitude	---
Date et heure	26 mai 2012, 15 h 35 (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

Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0	0

Dommages à l'aéronef	Partie arrière du fuselage
-----------------------------	----------------------------

Autres dommages	Néant
------------------------	-------

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

L'aile touche l'herbe haute au sud de la piste et le planeur effectue un cheval de bois. Personne n'est blessé.

Payerne, 6 juin 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	A 350 B3	HB-ZPB
Halter	Air Zermatt AG, Postfach 177, 3920 Zermatt	
Eigentümer	Air Zermatt AG, Postfach 177, 3920 Zermatt	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1972			
Ausweis	für Berufspiloten (Helikopter) CPL(H)			
Flugstunden	Insgesamt	5015 h	während der letzten 90 Tage	117 h
	mit dem Unfallmuster	2375 h	während der letzten 90 Tage	98 h

Ort	Winkelmatten Gemeinde Zermatt/VS		
Koordinaten	623 777 / 095 867	Höhe	1670 m/M
Datum und Zeit	30. Mai 2012, 11:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, kommerziell
Flugphase	Reiseflug
Unfallart	Verlust einer Unterlast

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

Schaden am Luftfahrzeug Keiner

Drittschaden Beschädigung eines Hausdaches

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Während eines Aussenlasttransportes mit einem Hubschrauber, fiel eine Palette mit Baumaterial auf ein Hausdach und beschädigte dieses.

Payerne, 30. Mai 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Reims Aviation F152	HB-CYF	
Halter	Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Flugplatz Speck, 8320 Fehraltorf		
Eigentümer	Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Flugplatz Speck, 8320 Fehraltorf		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1949		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	Insgesamt	570:03 h	
	während der letzten 90 Tage	8:48 h	
	mit dem Unfallmuster	275 h	
	während der letzten 90 Tage	5:12 h	
<hr/>			
Ort	Ziegelhütten, Gemeinde Rothenthurm/SZ		
Koordinaten	693 565 / 217 053	Höhe 923 m/M	
Datum und Zeit	14. Juni 2012, 15:32 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR privat		
Flugphase	Reiseflug		
Unfallart	Vorsorgliche Landung im Gelände		
<hr/>			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0
Schaden am Luftfahrzeug	Keiner		
Drittschaden	Keiner		

Hergang des schweren Vorfalles

Der Pilot und sein Passagier, welcher ebenfalls eine Pilotenlizenz besass, nahmen an der Schweizermeisterschaften am *Air Navigation Race* – ANR auf dem Flugplatz Alpnach teil.

Sie hatten sich um etwa 10 Uhr auf dem Flugplatz Speck-Fehraltdorf getroffen und das Flugzeug zum Start bereit gemacht. Dabei wurde unter anderem die Treibstoffmenge in den Tanks mit einem Peilstab gemessen. Im einen Tank wurden etwa 15 l im andern etwa 20 l gemessen. Daraufhin wurden 25 l AVGAS 100LL nachgetankt. Um 12:15 Uhr starteten die beiden in Speck-Fehraltdorf und flogen nach Alpnach um am Wettbewerb teilzunehmen. Der Anflug in Alpnach verzögerte sich, weil keine Funkverbindung mit Flugverkehrsleitung zustande kam. Die Landung in Alpnach erfolgte um 13:26 Uhr, d.h. nach Flugzeit von 1:11 h.

In Alpnach erfolgte anschliessend ein Briefing und die Flugplanung für den Wettbewerb. Gleichzeitig wurde das Problem mit der Funkverbindung behoben.

Um 14:45 Uhr startete die Reims Aviation F152, eingetragen als HB-CYF, in Alpnach zum Wettbewerbsflug. Der Flugweg führte nach einigen Wartekreisen über dem Verkehrshaus Luzern entlang eines vorgegebenen Navigationsparcours von Adligenswil nach Horgen und anschliessend zurück via Rothenthurm und Sattel Richtung Alpnach.

Im horizontalen Reiseflug auf 4000 ft AMSL, zwischen Rothenthurm und Sattel, stotterte der Motor und die Leistung fiel während ein bis zwei Sekunden ab. Danach lief der Motor wieder für etwa eine Minute normal und stotterte dann erneut für einige Sekunden. Der Pilot und sein Passagier stellten fest, dass die rechte Tankanzeige null und die linke Anzeige nur noch wenige Teilstriche mehr als die rote Nullmarke anzeigten. Eine Schätzung ergab, dass gemäss der Planung zu diesem Zeitpunkt noch Treibstoff für rund eine Stunde Flug vorhanden sein sollte, was aber im Widerspruch zu den Tankanzeigen stand. Nachdem der Motor ein weiteres Mal für ein bis zwei Sekunden stotterte, entschlossen sich der Pilot und der Passagier eine vorsorgliche Landung im Gelände durchzuführen.

Sie lokalisierten eine geeignete Wiese am südwestlichen Ortsrand von Rothenthurm und um 15:32 Uhr setzte die HB-CYF in stark angestellter Lage auf einer gemähten Wiese auf und kam nach insgesamt etwa 300 m Rollstrecke unbeschädigt zum Stillstand. Die beiden Insassen blieben unverletzt.

Der Motor war bis und inklusive der Landung gelaufen und hatte auch Leistung entwickelt.

Die beiden Insassen überprüften nach der Landung mit dem Peilstab die Treibstoffmenge in den Tanks. Demnach war der rechte Tank leer und im linken Tank befanden sich 23 l.

Weil anfänglich unklar war, ob eine technische Störung oder Treibstoffmangel die Ursache für die Motoraussetzer war, hat die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle eine Untersuchung begonnen. Dabei wurden folgende Feststellungen gemacht:

Mit dem gleichen Peilstab wurde im rechten Tank null und linken Tank 13 l Treibstoff gemessen. Aus den Tanks des Flugzeuges konnten anschliessend insgesamt 9 l Treibstoff abgelassen werden. Laut Flugbetriebshandbuch der F152 beträgt die nicht ausfliegbare Treibstoffmenge 6 l.

Das Flugzeug wurde daraufhin betankt und ein Standlauf von etwa 15 Minuten Dauer durchgeführt. Der Motor zeigte dabei ein normales Betriebsverhalten und entwickelte normale Leistung.

Die Untersuchung ergab keinen Hinweis auf eine technische Ursache, welche die kurzen Motoraussetzer verursacht oder begünstigt haben könnte.

Der Motor hat mit grosser Wahrscheinlichkeit wegen einer nicht kontinuierlichen Treibstoffversorgung aufgrund eines zu geringen Treibstoffvorrates einige Male gestottert.

Die Untersuchung zeigte, dass die Messung des Treibstoffvorrats mit dem Peilstab fehleranfällig ist.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Ventus C	HB-3071
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1946		
Ausweis	für Segelflieger		
Flugstunden	Insgesamt	1902 h	während der letzten 90 Tage 33:22 h
	mit dem Unfallmuster	1000 h	während der letzten 90 Tage 31:57 h

Ort	Flugplatz Schänis (LSZX)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	19. Juni 2012, 12:33 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Start
Unfallart	Kontrollverlust während des Starts

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

Schaden am Luftfahrzeug	Rumpf vor Leitwerk gebrochen, Fahrwerk, Cockpit-Haube und Leitwerk beschädigt
--------------------------------	---

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Beim Start touchierte der rechte Flügel das Gras ohne dass der Pilot es bemerkte. Nach einer Änderung der Klappenstellung berührte heftig der rechte Flügel den Boden und das Segelflugzeug brach nach rechts aus. Der Pilot klinkte aus und konnte nicht vermeiden, dass die Maschine um den rechten Flügel ca. 180° drehte und dann am Boden aufschlug.

Payerne, 3. Juli 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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-PPL
Exploitant	Aéro Club du Val-de-Travers, case postale 15, 2112 Môtiers	
Propriétaire	Aéro Club du Val-de-Travers, case postale 15, 2112 Môtiers	

Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1971			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	Total	350 h	au cours des derniers 90 jours	0:20 h
	sur le type en cause	0:20 h	au cours des derniers 90 jours	0:20 h

Lieu	Aérodrome de Môtiers (LSTO)		
Coordonnées	---	Altitude	---
Date et heure	6 juillet 2012, 16 h 20 (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

Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	2	0	0

Dommages à l'aéronef	Hélice, dérive, hauban de l'aile gauche
-----------------------------	---

Autres dommages	Légères ornières sur la piste
------------------------	-------------------------------

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

L'avion intègre le circuit d'aérodrome pour effectuer un posé-décollé sur la piste 23. L'approche et l'atterrissage se déroulent normalement. Après la remise de gaz, les roues du train principal traversent une flaque d'eau importante. L'avion ralentit fortement et passe en pylône.

Payerne, 12 juillet 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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	LS 1D	F-CAFJ		
Exploitant	Privé			
Propriétaire	Privé			
<hr/>				
Pilote	Citoyen français, année de naissance 1984			
Licence	de pilote privé (planeur) française			
Heures de vol	Total	179:39 h	au cours des derniers 90 jours	4:02 h
	sur le type en cause	35:44 h	au cours des derniers 90 jours	1:14 h
<hr/>				
Lieu	Commune de Bex / VD			
Coordonnées	565 355 / 123 945	Altitude	438 m/M	
Date et heure	7 juillet 2012, 16 h 17 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
<hr/>				
Type d'utilisation	VFR, privé			
Phase du vol	Descente			
Nature de l'accident	Perte de contrôle			
<hr/>				
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	0	0	
Dommages à l'aéronef	Aile gauche			
Autres dommages	Poteau électrique et verger			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Au terme d'un vol local d'environ deux heures, le pilote décide d'effectuer une phase de vol à grande vitesse. Il abaisse le nez de son planeur et maintient cette attitude jusqu'à atteindre une vitesse de 240 km, puis effectue une ressource qui se solde par un décrochage dynamique. En voulant rétablir une assiette de vol normal, il provoque un deuxième décrochage. Il décide alors de quitter le cockpit, largue la verrière et se libère de son harnais. Ne parvenant pas à s'extraire, il reprend les commandes.

Alors qu'il se trouve à une hauteur inférieure à 50 m/sol, il décide d'atterrir droit devant lui et percute un poteau électrique. Le vol se termine sur des filets anti-grêles d'un verger.

Payerne, le 11 juillet 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Rolladen Schneider LS3	D-0083
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Deutscher Staatsbürger, Jahrgang 1937		
Ausweis	für Segelflieger		
Flugstunden	Insgesamt	1078 h	während der letzten 90 Tage 08:25 h
	mit dem Unfallmuster	ca. 200 h	während der letzten 90 Tage 08:25 h

Ort	Flugplatz Münster (LSPU)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	12. Juli 2012, 17:01 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Aussenlandung hinter Piste

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

Schaden am Luftfahrzeug Rechte Wölbklappe beschädigt

Drittschaden Leichter Flurschaden

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Nach dem Einflug in den Abkreisraum der Piste 05 meldete der Pilot seine Höhe von ca. 1800 m/M. Gemäss Prüfliste fuhr er das Rad aus, zog die Seitenruderpedale nach hinten zwecks Betätigung der Radbremse nach der Landung. Ebenso setzte er die Wölbklappe auf Landestellung + 10°.

Der Pilot verliess den Abkreisraum auf ca. 1600 m/M und meldete den Gegenanflug auf Piste 05. Die Anflug- und Gleitwegeinteilung war anfänglich in Ordnung, allerdings stellte der Pilot im Endanflug fest, dass er zu hoch war bzw. die Sinkrate zu klein war. Daraufhin erhöhte der Pilot die Anfluggeschwindigkeit auf rund 150 km/h, um die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen; dabei realisierte er nicht, dass er den Hebel zur Betätigung der Wölbklappen und nicht denjenigen der Bremsklappen in der Hand hielt.

Nach etwa zwei Drittel der Pistenlänge 05 setzte die LS3 zum ersten Mal auf. Als der Pilot jedoch feststellte, dass es nicht gelingen würde, das Segelflugzeug auf der verbleibenden Pistenlänge zum Stillstand zu bringen, fuhr er die Wölbklappen in Minus-Stellung, um einen angrenzenden Bach und eine Buschreihe zu überfliegen.

Dahinter setzte die LS3 in Landerichtung entlang des Bahndamms abermals auf und erfuhr im angrenzenden, hochbewachsenen Wiesland eine Drehung um die Hochachse von ungefähr 90 Grad nach rechts.

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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	VELOCITY 173RG	HB-YJN
Exploitant	JANVIER S.A., Chemin de la Joux 2, 1450 Ste-Croix	
Propriétaire	JANVIER S.A., Chemin de la Joux 2, 1450 Ste-Croix	

Pilote	Citoyen français, année de naissance 1963			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	Total	209:40 h	au cours des derniers 90 jours	03:59 h
	sur le type en cause	34:26 h	au cours des derniers 90 jours	03:59 h

Lieu	Aérodrome de Neuchâtel (LSGN)		
Coordonnées	---	Altitude	---
Date et heure	24 juillet 2012, 11 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	Atterrissage avec train rentré

Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0	0

Dommages à l'aéronef	Hélice, fuselage
Autres dommages	Néant

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

A Colombier (LSGN), le pilote effectue un premier tour de piste 05 avec un « posé décollé »; au second tour de piste, il atterrit sans sortir le train d'atterrissage. L'avion se pose sur le ventre et glisse sur 200 mètres pour s'immobiliser sur la piste en herbe.

Payerne, 31 juillet 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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 Piper PA-18-180 Super Cub HB-POU
Halter Verein Gletscherpiloten Beromünster, Oberdorf 13,
6215 Beromünster
Eigentümer Privat

Pilot Schweizer Bürger, Jahrgang 1952
Ausweis für Linienpiloten ATPL(A)
Flugstunden **Insgesamt** 21 617 h **während der letzten 90 Tage** 264 h
mit dem Unfallmuster 300 h **während der letzten 90 Tage** 29 h
**Gebirgslandungs-
erfahrung** 405 Landungen

Ort 75 Meter südwestlich der Mutthornhütte,
Gemeinde Lauterbrunnen/BE
Koordinaten 630 005 / 148 371 **Höhe** 2900 m/M
Datum und Zeit 26. Juli 2012, 10:15 Uhr (LT = UTC + 2 h)
Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit

Betriebsart VFR, privat
Flugphase Am Boden
Unfallart Kontrollverlust

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

Schaden am Luftfahrzeug Schwer beschädigt

Drittschaden Ausgelaufenes Benzin auf Gletscher

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Pilot startete mit der HB-POU um ca. 09:00 Uhr auf dem Flugplatz Beromünster mit dem Ziel, Gletscherlandungen durchzuführen.

Um ca. 10:15 Uhr beabsichtigte der Pilot aus Westen kommend eine sogenannte „Hufeisenlandung ohne Stillstand“ auf dem Kanderfirn bei der Mutthornhütte durchzuführen. Nach der Landung auf dem Gletscher leitete er die Umkehrkurve ein. Beim Kulminationspunkt der 180° Kehrtwendung nach links, rutschte das Flugzeug in eine Gletschermulde und kam auf dem Rücken zu liegen.

Payerne, 28. August 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Segelflugzeug Elfe	HB-903		
Halter	Privat			
Eigentümer	Privat			
<hr/>				
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1955			
Ausweis	für Segelflieger			
Flugstunden	Insgesamt	1057 h	während der letzten 90 Tage	03:12 h
	mit dem Unfallmuster	300 h	während der letzten 90 Tage	02:54 h
<hr/>				
Ort	500 m südwestlich von Trub/BE			
Koordinaten	632 900 / 198 500	Höhe	ca. 780 m/M	
Datum und Zeit	4. August 2012, 16:15 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
<hr/>				
Betriebsart	VFR, privat			
Flugphase	Landung			
Unfallart	Aussenlandung			
<hr/>				
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Erheblich verletzt	0	0	0	
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0	
Schaden am Luftfahrzeug	Rumpfteckteil und linker Flügel stark beschädigt			
Drittschaden	Keiner			

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Nachdem der Pilot sein Flugzeug selbständig aufgerüstet und zur Startpiste 23 in Langenthal (LSPL) gebracht hatte, erfolgte der Start um 15:10 Uhr.

Der Schleppflug mit HB-KBP erfolgte ins Gebiet zwischen Huttwil und Wasen, wo erste Wolkengebilde standen. Nach etwa 10 Minuten Schleppflug klinkte der Pilot und steuerte die Elfe über eine Krette zwischen „Lushütte/Hochänzi“ und dem Napfrestaurant. Dank guter Aufwinde auf deren Südseite versuchte der Pilot auf einer Höhe von ca. 1800 m/M in Richtung Napf, Schüpfheim weiterzufliegen, doch die Aufwinde waren schlecht. Ein Versuch, die Krette abermals nach Norden zu queren war ebenfalls unmöglich. Auch im Gebiet „Schachen“ war die Thermik schlecht, worauf der Pilot nach gemähten Wiesen für eine Aussenlandung Ausschau hielt.

Sein Ziel war ein tiefer liegendes Feld unterhalb von Trub; er wechselte die Talseite und ging direkt in den Gegenanflug über, um talaufwärts zu landen. Aufgrund des umliegenden Geländes musste er in geringer Höhe eine Kurve mit kleiner Querneigung machen. Dabei berührte die Elfe mit der linken Flügelspitze den Boden und das Flugzeug kollidierte um ca. 16:15 Uhr mit dem Gelände. Dabei wurde das Rumpfheckteil und der linke Flügel des Flugzeuges stark beschädigt. Der Pilot blieb unverletzt.

Payerne, 9. August 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Bravo AS202-15	HB-HEO
Halter	Alp-Air Bern AG, Flughafen Bern, 3123 Belp	
Eigentümer	Alp-Air Bern AG, Flughafen Bern, 3123 Belp	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1982		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	Insgesamt	194:42 h	während der letzten 90 Tage 2:28 h
	mit dem Unfallmuster	142:43 h	während der letzten 90 Tage 2:28 h

Ort	Flugplatz Yverdon-les-Bains (LSGY)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	9. August 2012, 11:05 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Kontrollverlust

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

Schaden am Luftfahrzeug Leicht beschädigt

Drittschaden Keiner

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Die Ausschwebephase bei der Landung auf Piste 05 geriet zu hoch. Das hatte zur Folge, dass beim anschliessenden, unkontrollierten Bodenkontakt das linke Fahrwerk und die linke Landeklappen beschädigt wurden. Möglicherweise hatte das hohe, fast an die Piste heran grenzende Maisfeld zur Fehleinschätzung beigetragen.

Die Wetterbedingungen waren durchwegs ideal und hatten auf den Vorfall keinen Einfluss.

Payerne, 21. August 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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	P2002-JF	HB-KPA
Exploitant	Fluggruppe Seeland, Case postale 1158, 2501 Bienne	
Propriétaire	Fluggruppe Seeland, Case postale 1158, 2501 Bienne	

Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1974			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	Total	248 h	au cours des derniers 90 jours	8 h
	sur le type en cause	248 h	au cours des derniers 90 jours	8 h

Lieu	Aérodrome de Bienne-Kappelen (LSZP)		
Coordonnées	---	Altitude	---
Date et heure	20 août 2012, 16 h 59 (LT = UTC + 1 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		

Type d'utilisation	VFR, privé
Phase du vol	Atterrissage
Nature de l'accident	Sortie en fin de piste

Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0	0

Dommages à l'aéronef	Hélice et roue de proue
-----------------------------	-------------------------

Autres dommages	Néant
------------------------	-------

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

L'atterrissage s'effectue avec du vent de dos, celui-ci ayant changé subitement de direction. La piste fraîchement fauchée et sèche présente une mauvaise adhérence. La distance de freinage s'en retrouve significativement rallongée. Il s'ensuit une sortie en fin de piste à faible vitesse dans un champ labouré.

Payerne, 28 août 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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	XA42	HB-MTI		
Exploitant	Fribourg Voltige, Route de l'Aérodrome 20, 1730 Ecuwillens			
Propriétaire	Fribourg Voltige, Route de l'Aérodrome 20, 1730 Ecuwillens			
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1969			
Licence	de pilote de ligne ATPL(A)			
Heures de vol	Total	3754 h	au cours des derniers 90 jours	36 h
	sur le type en cause	7 h	au cours des derniers 90 jours	3 h
Lieu	Aéroport des Eplatures (LSGC)			
Coordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	23 août 2012, 09 h 10 (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			
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	2	0	0	
Dommages à l'aéronef	Train d'atterrissage et support moteur			
Autres dommages	Néant			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

En fin de roulage, après l'atterrissage, l'avion se déporte vers la droite. Malgré la tentative de contrer le mouvement à l'aide du frein gauche, l'avion sort latéralement de la piste.

Payerne, 24 août 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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 201 M20J	HB-DFN
Halter	Duk AG, Breitenstrasse 61, 8832 Wilen bei Wollerau	
Eigentümer	Duk AG, Breitenstrasse 61, 8832 Wilen bei Wollerau	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1959			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	Insgesamt	263 h	während der letzten 90 Tage	19 h
	mit dem Unfallmuster	8 h	während der letzten 90 Tage	8 h

Ort	Flugplatz Birrfeld (LSZF)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	3. September 2012, 19:45 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Bauchlandung (mit Fahrwerk eingefahren)

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

Schaden am Luftfahrzeug	Propeller, unteres Rumpfmittelteil und Bugfahrwerkteile beschädigt
--------------------------------	--

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Pilot gehört seit zwei Monaten in der Haltergemeinschaft der HB-DFN an und ist seit 20 Tagen nicht mehr auf dem Flugzeug geflogen. Um seine Flugpraxis aufrechtzuhalten, beschloss er, zwei Volten gefolgt von einem Aus- und Einflug in Birrfeld (LSZF) über den Wegpunkt Whiskey zu fliegen.

Nach erfolgter Flugvorbereitung startete der Pilot um 19:22 Uhr das Triebwerk, nahm sich die Zeit für die Eingabe eines fiktiven Flugplans in das GPS vom Typ Garmin430, arbeitete alle Prüflisten ab, führte den *run-up* aus und rollte anschliessend zum Haltepunkt der Piste 08. Nach einem Flug mit einer Cessna 172 am Vortag hat er sich in Erinnerung gerufen, dass er nun wieder in einem anspruchsvolleren Flugzeug sitze.

Der Pilot startete um 19:42 Uhr von der Piste 08 und führte zwei *touch-and-goes* aus. Im Gegenanflug auf Piste 08 kündigte der Pilot auf der Platzfrequenz die bevorstehenden *touch-and-goes* an und machte einen sehr flüssigen *approach check*. Anschliessend flog er in den Queranflug (*base*) und setzte die Landeklappen auf Stellung *take-off*. Im Endanflug reduzierte der Pilot die Leistung abermals und setzte die Landeklappen in Stellung *full*. Anschliessend hat er laut einen final check ausgeführt. Dem Piloten ist dabei nicht aufgefallen, dass er aus ihm unerklärlichen Gründen das Landefahrwerk nicht ausgefahren hatte, bevor er in die *base* einflog. Der Pilot hatte zu keiner Zeit während der Platzrunde das Gefühl der Überlastung. Aus der Erinnerung kann er jedoch nicht mit Sicherheit sagen, ob das Warnungssignal ertönte, als er mit 70 Knoten und eingezogenem Fahrwerk im Endanflug auf Piste 08 war.

Zum Zeitpunkt, als er die Motorleistung in den Leerlauf brachte, betrug die Geschwindigkeit der HB-DFN in ausgetrimmten Zustand 65 Knoten. Das Flugzeug setzte ungefähr 100 Meter nach der Pistenschwelle 08 auf kam auf der Heli-Markierung auf der Pistenachse zum Stillstand. Im Flugzeug war vom Fussboden her eine kleine Rauchentwicklung wahrzunehmen, worauf der Pilot den Treibstoffwählschalter (*fuel selector*) auf OFF gedreht, die Gemischregulierung (*mixture*) auf *lean* gesetzt, den Hauptschalter auf OFF gestellt und den Schlüssel abgezogen hat. Der Pilot konnte das Flugzeug aus eigener Kraft unverletzt verlassen.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	Commander 112	HB-NCY
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1935			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	Insgesamt	941 h	während der letzten 90 Tage	5:40 h
	mit dem Unfallmuster	63:54 h	während der letzten 90 Tage	5:40 h

Ort	Flugplatz Bad Ragaz (LSZE)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	8. September 2012 10:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Bauchlandung (mit Fahrwerk eingefahren)

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

Schaden am Luftfahrzeug	Propeller, Rumpfunterseite beschädigt
--------------------------------	---------------------------------------

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Nach dem Start auf Piste 30 in Bad Ragaz (LSZE) hat sich im Steigflug die Türe auf der Pilotenseite geöffnet. Während des Versuches diese zu schliessen, riss ein Luftstoss dem Piloten das Sprechgarnitur (*headset*) vom Kopf. Nach mehreren erfolglosen Versuchen, entschloss sich der Pilot, sofort wieder zu landen. Der Vorfall brachte den Piloten offenbar aus der Ruhe, so dass er vergass, das Fahrwerk vor der Landung auszufahren. Die Hinweise vom Boden zum noch eingefahrenen Fahrwerk wurden vom Piloten nicht wahrgenommen, weil er das *headset* nicht trug und der Bordlautsprecher des Flugzeuges inaktiv war.

Bei der Landung entstand ein Propellerschaden sowie Schleifspuren an der Unterseite des Rumpfes. Der Pilot blieb unverletzt und konnte das Flugzeug aus eigenen Kräften verlassen.

Payerne, 12. September 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	MCR01R	HB-WAZ
Halter	Segelfluggruppe Bad Ragaz, Scadonsstrasse, 7310 Bad Ragaz	
Eigentümer	Segelfluggruppe Bad Ragaz, Scadonsstrasse, 7310 Bad Ragaz	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1959			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	Insgesamt	1149 h	während der letzten 90 Tage	11:30 h
	mit dem Unfallmuster	83 h	während der letzten 90 Tage	8:30 h

Ort	Flugplatz Bad Ragaz (LSZE)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	8. September 2012, 13:02 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat (Schleppflug)
Flugphase	Start, Anfangssteigflug
Unfallart	Kollision mit Vogel

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

Schaden am Luftfahrzeug	Propellerblätter und Höhenleitwerk beschädigt
--------------------------------	---

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Um 13:02 LT startete die HB-WAZ auf der Piste 30 in Bad Ragaz mit einem Segelflug Doppelsitzer (DG-505, HB-3227) im Schlepp. Das Schleppflugzeug kollidierte kurz nach dem Abheben in einer Höhe von ca. 3 Metern und bei einer Fluggeschwindigkeit von ca. 110 km/h mit einem Graureiher, zunächst mit dem Propeller, danach mit dem Höhenleitwerk. Der Reiher flog von einer Wiese rechts der Startbahn direkt in die Flugbahn des Schleppzuges. Der Flug konnte im Schlepp fortgesetzt werden. Nach Erreichen einer für das Segelflugzeug günstigen Ausgangslage für eine sichere Landung klinkte dieses aus. Beide Flugzeuge landeten anschliessend auf der Piste 30 in Bad Ragaz.

Payerne, 12. September 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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	KOLIBRI MB2	HB- YAV
Halter	Fluggruppe Albatros, Alte Gasse 8, 5107 Schinznach Dorf	
Eigentümer	Fluggruppe Albatros, Alte Gasse 8, 5107 Schinznach Dorf	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1963		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	Insgesamt	218:45 h	während der letzten 90 Tage 24:20 h
	mit dem Unfallmuster	0:45 h	während der letzten 90 Tage 0:45 h

Ort	Flugplatz Birrfeld (LSZF)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	10. September 2012, 14:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Kontrollverlust

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

Schaden am Luftfahrzeug	Propeller, Ölkühler, Propeller- und Motorverschalung
--------------------------------	--

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Das Aufsetzen auf der Graspiste und der erste Teil des Ausrollens ohne Bremseinsatz verliefen stabil. Im letzten Teil des Ausrollens wurde die Bremsen zu stark eingesetzt. Das Flugzeug kippte daraufhin auf die Nase.

Payerne, 12. September 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication
Service d'enquête suisse sur les accidents SESA

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-28-161	HB-PLL
Exploitant	Aéro Club de Genève, Groupe Vol à Moteur, Route H.-C-Forestier 38, Case postale 60, 1217 Meyrin 2	
Propriétaire	Aéro Club de Genève, Groupe Vol à Moteur, Route H.-C-Forestier 38, Case postale 60, 1217 Meyrin 2	

Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1955			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	Total	123:25 h	au cours des derniers 90 jours	15:23 h
	sur le type en cause	26:23 h	au cours des derniers 90 jours	7:30 h

Lieu	Aéroport de Genève (LSGG)		
Coordonnées	---	Altitude	---
Date et heure	18 octobre 2012, 15 h 25 (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	Sortie de piste

Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	1	0

Dommages à l'aéronef	Néant
-----------------------------	-------

Autres dommages	Néant
------------------------	-------

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

L'avion se présente au seuil de la piste 23 en herbe avec une vitesse de 70 nœuds en présence d'un léger vent de dos. Suite à un freinage trop brusque, l'avion dévie sur la droite et sort de la piste.

Payerne, 30 octobre 2012

Service d'enquête suisse sur les accidents

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

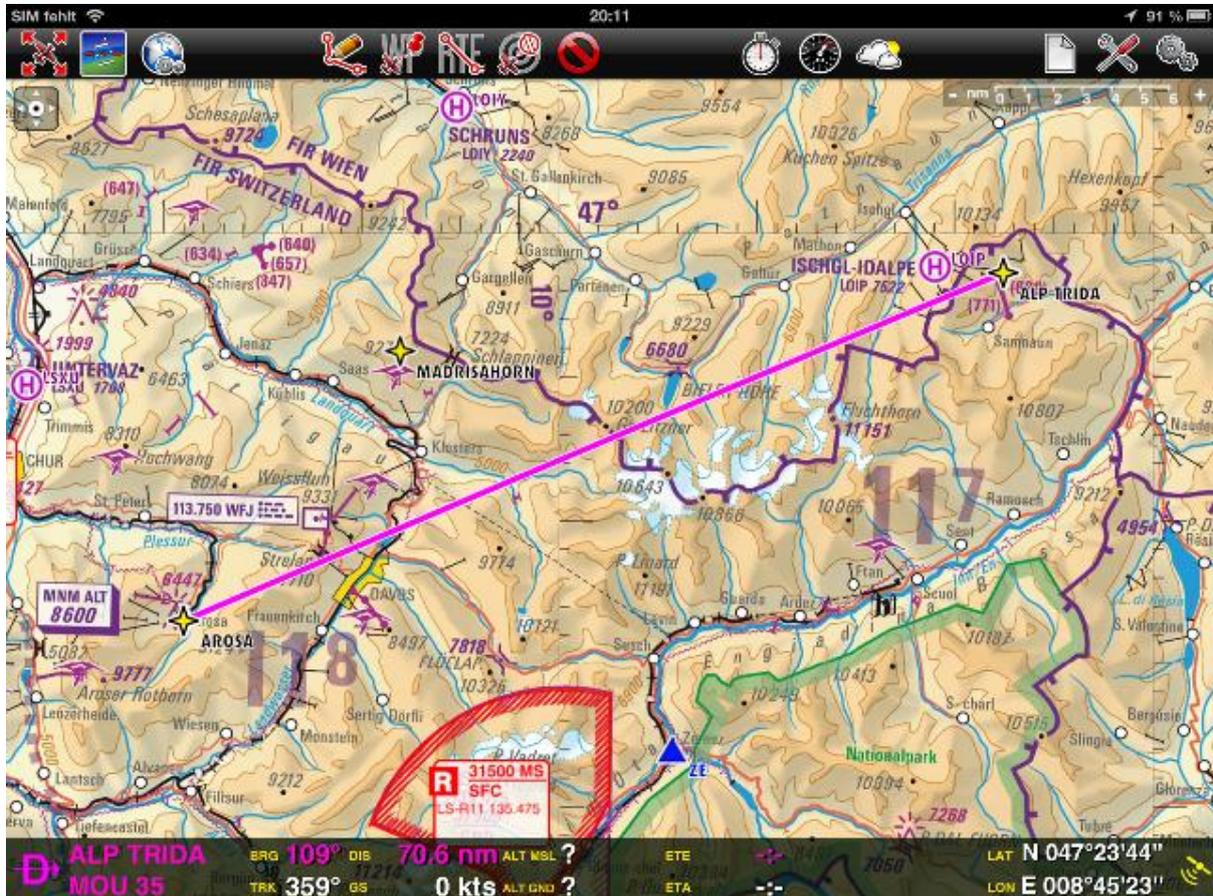
Summarischer Bericht gemäss Art. 21 VFU

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

Luftfahrzeug	Kompress CH-7 / Helikopter	HB-YNB
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1952	
Ausweis	für Privatpiloten (Helikopter) PPL(H)	
Flugstunden	insgesamt 282:23 h	während der letzten 90 Tage 20:19 h
	auf dem Unfallmuster 110 h	während der letzten 90 Tage 19:14 h
Ort	Wangegg, Gemeinde Langwies / GR	
Koordinaten	776 427 / 186 605	Höhe 2175 m/M
Datum und Zeit	20. Oktober 2012, 13:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit	
Betriebsart	VFR, privat	
Flugphase	Anflug	
Unfallart	Landeunfall	
Personenschaden	Besatzung	Passagiere Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0 0
Leicht oder nicht verletzt	1	0 0
Schaden am Luftfahrzeug	Stark beschädigt	
Drittschaden	Keinen	

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Nach zwei erfolgreichen Anflügen und Landungen auf dem Gebirgslandeplatz Arosa beabsichtigte der Pilot nach einer kurzen Pause als nächstes den Gebirgslandeplatz Alp Trida anzufliegen. Dazu gab er in das AirNav Pro des Helikopters eine Route ein und beabsichtigte, dieser zu folgen.



Um die Krete bei Wangegg zu überfliegen, setzte er eine Steigleistung von 28-30 in Hg Ladedruck bei einer angezeigten Fluggeschwindigkeit von 60 MPH. Während des Steigfluges reduzierte der Pilot die Geschwindigkeit um mehr Steigen zu bewirken. Dabei ging der Helikopter kurz vor dem Überfliegen der Krete in den Schwebeflug über und der Helikopter begann abzusinken.

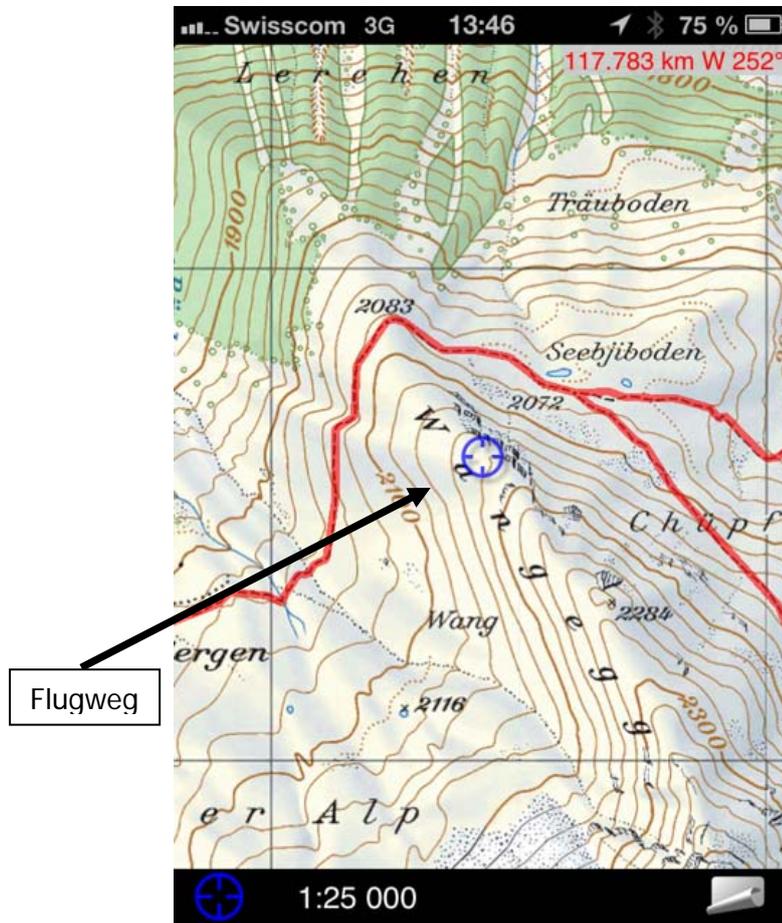
Um den Sinkflug zu stoppen versuchte der Pilot die Leistung zu erhöhen. Dies gelang nicht mehr und der Helikopter setzte unsanft auf. Der Rotor schlug dabei in den Heckausleger ein und durchtrennte ihn. Der Pilot blieb unverletzt und der Helikopter wurde schwer beschädigt.

Zum verzögerten Leistungsaufbau hat möglicherweise die leicht angezogene Reibungsbremse (*friction-lock*) am Verstellhebel für die kollektive Blattverstellung (*collective*) beigetragen.

Anlässlich der Flugerprobung seines Helikopters CH-7 konnte der Pilot bei der vorliegenden Flugmasse eine Schwebelageleistung ausserhalb des Bodeneffekts (*hovering out of ground effect* – HOGE) von ca. 10 000ft AMSL nachweisen.

Das Triebwerk des Helikopters wurde anschliessend durch den Hersteller überprüft wobei keine wesentlichen Mängel festgestellt wurden. Hingegen erscheint es aus Sicht des Erbau-

ers wahrscheinlich, dass der *collective* und die Gaszüge nicht optimal eingestellt waren (*rigging*), was den späten Leistungsaufbau begünstigt haben könnte.



Payerne, 24. Mai 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle SUST

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 185F	HB-CQB
Halter	Flugverein Sichelkamm, Seemühlestrasse 6a, 8880 Walenstadt	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1977			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	Insgesamt	871 h	während der letzten 90 Tage	13 h
	mit dem Unfallmuster	92 h	während der letzten 90 Tage	13 h
	Gletscherlandungen insgesamt	471	Gletscherlandungen letzte 90 Tage	47

Ort	Moenchsloch-Gletscher		
Koordinaten	643 481 / 155 915	Höhe	3620 m/M
Datum und Zeit	24. November 2012, 11:14 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Rollen auf dem Schnee (Umkehrphase nach Landung)
Unfallart	Umkippen des Flugzeugs

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

Schaden am Luftfahrzeug	Schwer beschädigt
--------------------------------	-------------------

Drittschaden	Keiner
---------------------	--------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Pilot startete, mit einem Erwachsenen und drei Kindern an Bord, um 9:08 Uhr des 24. November 2012 von Bad Ragaz (LSZE) in Richtung Alpen, um Gletscherlandungen durchzuführen.

Nach ersten Rekognoszierungsflügen entschloss sich der Pilot für eine Landung beim Mönch, wo gute Bedingungen herrschten. Nach einem problemlosen Anflug, driftete das Flugzeug nach dem Aufsetzen aufgrund des Windes nach Osten, wo das Gelände leicht abfiel und dadurch den Anstieg bis zum Mönchslochweg erschwerte. Entsprechend kam das Flugzeug ca. 50-100 m unterhalb des Wegs, also etwas kürzer als normal, zum Stillstand.

Um aufgrund der verkürzten Startstrecke kein Risiko einzugehen, entschloss sich der Pilot, nur mit einem Passagier wieder zu starten, und beim nächsten Anflug etwas westlicher und weiter oben zu landen; dieser Anflug verlief nach Plan und es gelang dem Piloten, das Flugzeug nach der Landung bis auf Höhe Mönchslochweg zu steuern. Um eine Spur für den darauffolgenden Start in den Schnee zu legen, wendete der Pilot das Flugzeug in einer Umkehrkurve nach rechts und wollte einen Durchstart einleiten.

Nach Passieren des Scheitelpunktes, bemerkte der Pilot, wie sich das Flugzeug nach links um die Längsachse neigte, worauf sich der linke Ski im Schnee eingrub. In der Folge neigte sich der Bug des Flugzeuges mit zunehmender Bremswirkung nach vorne. Trotz Gegenkorrektur des Piloten begann das Flugzeug aufgrund des im Schnee eingesunkenen Skis eine Linkskurve, bis dass es quer zur Startrichtung stand und seitlich nach rechts rutschte. In der Folge grub sich der rechte Ski in den Schnee ein, und das Flugzeug begann sich nach rechts zu neigen, bis der Ski unter dem rechten Rad wegbrach und das Flugzeug auf den rechten Flügel kippte.

Die Linkskurve mit der darauffolgenden Neigung des Flugzeuges nach rechts erfolgte langsam, so dass keiner der Insassen verletzt wurde.

Payerne, 3. Dezember 2012

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle