



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. 2209

Summarische Berichte der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle SUST

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013



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. 2209

Rapports sommaires

du Service d'enquête suisse

sur les accidents SESA

du 1er janvier au 31 décembre 2013

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	HK 36 R Super Dimona	HB-2205
Halter	Segelfluggruppe Oberaargau, Flugplatz, 3368 Bleienbach	
Eigentümer	Segelfluggruppe Oberaargau, Flugplatz, 3368 Bleienbach	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1956			
Ausweis	Für Segelflieger			
Flugstunden	insgesamt	1860 h	während der letzten 90 Tage	2:28 h
	mit dem Unfallmuster	639 h	während der letzten 90 Tage	2:28 h

Ort	Flugplatz Langenthal (LSPL)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	8. Januar 2013, 13:59 h LT (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Blockierte Bremsen

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

Schaden am Luftfahrzeug Radverschaltung, Motorhaube und Propellerspinner

Drittschaden Keiner

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Die Vorflugkontrolle wurde gemäss Checkliste durchgeführt. Der Pilot plante einen Trainingsflug mit *Volte* und *touch and go*. Beim Beschleunigen aus dem Stillstand am Pistenanfang 23 und dem anschliessenden Start stellte der Pilot keine Einschränkungen fest.

Die Landung erfolgte mit halbausgefahrenen Bremsklappen normal. Als der Pilot nach dem Aufsetzen den Bremsklappenhebel nach vorne schob und verriegelte, verspürte er eine zunehmende Bremsfähigkeit bis zum Blockieren der Räder. Gleichzeitig gab er Vollgas und konnte die Räder entlasten, abheben und Geschwindigkeit aufholen.

Mit der Annahme, dass dadurch die Räder bei der Landung stark bremsen würden, schaltete er im Endanflug auf Piste 23 den Motor aus, um eine eventuelle Bodenberührung mit dem Propeller zu vermeiden.

Beim Aufsetzen kippte das Flugzeug nach circa 45m vornüber auf die Nase und rutschte so circa 1.5m bis zum Stillstand. Nach der Landung wurde festgestellt, dass der Zugknopf der Parkbremse gezogen war.

Payerne, 14. Januar 2013

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 (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	Savannah / ICP	01ABJ		
Exploitant	Privé			
Propriétaire	Privé			
<hr/>				
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1964			
Licence	de pilote ULM multiaxes/F			
Heures de vol	Total	80 h	au cours des derniers 90 jours	12 h
	sur le type en cause	80 h	au cours des derniers 90 jours	12 h
<hr/>				
Lieu	Aérodrome de Prangins (LSGP)			
Coordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	1 avril 2013, 14 h 16 (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	Décrochage			
<hr/>				
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	0	0	
<hr/>				
Dommages à l'aéronef	Hélice, moteur, roue de proue, aile gauche			
Autres dommages	Aucun			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Le pilote décolle de l'aérodrome de Bourg Ceyzeriat (LFHS) à 13h00 en direction d'Oyonnax puis de Les Rousses. A 5000 ft à la verticale de Les Rousses, il constate une baisse de la pression d'huile et décide de faire diversion vers l'aérodrome de La Côte (LSGP). La météo étant très brumeuse, le pilote contacte La Côte par radio. On lui confirme que le ciel y est dégagé et, en raison d'une bise faible à modérée, une arrivée par la piste 04 lui est suggérée. L'arrondi est effectué trop haut et l'avion heurte le sol.

Payerne, 9 septembre 2013

Service d'enquête suisse sur les accidents

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	AVIAT AIRCRAFT INC. A1-A „Husky“	HB-KME		
Halter	Husky-Flyers, Oberdorf 13, 6215 Beromünster			
Eigentümer	Privat			
Pilot	Österreichischer Staatsbürger, Jahrgang 1965			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	1308:47 h	während der letzten 90 Tage	7:37 h
	mit dem Unfallmuster	6:47 h	während der letzten 90 Tage	5:57 h
Gebirgslandungen	insgesamt	452	während der letzten 90 Tage	50
Ort	Glacier du Brenay / VS			
Koordinaten	598 520 / 090 400	Höhe	2900 m/M	
Datum und Zeit	14. April 2013, 12:41 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	VFR, privat			
Flugphase	Start			
Unfallart	Kontrollverlust			

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

Schaden am Luftfahrzeug Fahrwerk und Flügel

Drittschaden Keiner

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Während des Startlaufs auf dem Gebirgslandeplatz „Glacier du Brenay“ brach das Flugzeug nach rechts aus. Der Pilot erschrak und gab voll linkes Seitenruder; dies war jedoch zu viel. In der Folge brach das Flugzeug nach links aus, worauf der Pilot die Motorleistung in den Leerlauf nahm. Das Flugzeug drehte sich um die Hochachse, was dazu führte, dass das Heck nach vorne kam, und das rechte Fahrwerk einknickte. In der Folge berührte der rechte Flügel den Boden und wurde dabei gestaucht.

Payerne, 24. April 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Edge 540T, s/n 2015, Experimental	N540TS
Halter	Skyrider GmbH, Frauenfelderstr. 29, 9545 Wängi	
Eigentümer	Aircraft Guaranty Corp Trustee, PO Box 2549, Onalaska, Texas 77360-2549	

Fluglehrer	Schweizer Bürger, Jahrgang 1956			
Ausweis	für Berufspiloten (Flugzeug) CPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	2256	während der letzten 90 Tage	16
	mit dem Unfallmuster	120	während der letzten 90 Tage	0

Flugschüler	Schweizer Bürger, Jahrgang 1972			
Ausweis	für Verkehrspiloten (Flugzeug) ATPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	4184 h	während der letzten 90 Tage	- h
	mit dem Unfallmuster	0:29 h	während der letzten 90 Tage	- h

Ort	St. Gallen - Altenrhein (LSZR)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	25. April 2013, 09:00 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, Schulung
Flugphase	Landeanflug
Unfallart	Notlandung

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

Schaden am Luftfahrzeug Fahrwerk und Propeller

Drittschaden Keiner

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Flugschüler drehte in den Endanflug, den er mit einer Glissade und einer entsprechenden Geschwindigkeit von 78 kt begann. Plötzlich begann der Motor zu stottern und fiel aus. Die *booster* Pumpe war eingeschaltet und der Tankwählschalter stand seit Beginn des Fluges in der gleichen Stellung. In der Folge wurde in der vor Beginn der Piste 28 liegenden Wiese eine Notlandung durchgeführt.

Nach einer technischen Kontrolle lief der Motor problemlos, nachdem Treibstoff nachgefüllt worden war. Die Treibstoffanzeige war ungenau.

Payerne, 29. Mai 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Robinson R44	HB-ZFO	
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1940		
Ausweis	für Privatpiloten (Helikopter) PPL(H)		
Flugstunden	insgesamt	239 h	während der letzten 90 Tage 12:30 h
	mit dem Unfallmuster	239 h	während der letzten 90 Tage 12:30 h
<hr/>			
Ort	Gebirgslandeplatz Glärnischfirn/GL		
Koordinaten	718 000 / 207 000	Höhe	2515 m/M
Datum und Zeit	8. Mai 2013, 14:50 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Landeanflug		
Unfallart	Kontrollverlust		
<hr/>			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0
<hr/>			
Schaden am Luftfahrzeug	Hauptrotor zerstört, Heckausleger abgetrennt		
Drittschaden	keiner		

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Bei schönem Wetter, Windstille und starker Sonneneinstrahlung erfolgte ein Anflug auf den Gebirgslandeplatz Glärnischfirn. Eine Cumulus-Wolke bildete einen ausgeprägten Schattenfleck im Landegebiet.

Anfänglich herrschte gute Bodensicht. Nach Erreichen des Landefeldes reduzierte der Pilot die Geschwindigkeit. Bereits im Bodeneffekt fliegend, kam der Helikopter aus dem Schattengebiet und es trat eine sehr starke Blendung auf, die es für den Piloten schwierig machte, die Höhe über Grund abzuschätzen. Bei geringer Vorwärtsfahrt und wahrscheinlich leichtem Schieben nach links hängte die linke Landekufe im Schnee ein. Der Pilot versuchte einen Durchstart einzuleiten, aber der Helikopter kippte nach links und kam auf der Seite liegend zum Stillstand.

Der Pilot trug eine Bifokalbrille mit automatischer Abdunkelung. Beim Übergang vom Schatten ins grelle Licht benötigen solche Brillen eine gewisse Anpassungszeit um dunkler zu werden. Im vorliegenden Fall hat dies möglicherweise die Blendung des Piloten begünstigt.

Payerne, 16. Mai 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Kitfox Classic IV		HB-YHO
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1956		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	insgesamt	362 h	während der letzten 90 Tage 18 h
	mit dem Unfallmuster	42 h	während der letzten 90 Tage 11 h
<hr/>			
Ort	Lommis (LSZT)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	15. Juni 2013, 15:08 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Landung		
Unfallart	Verlassen der Piste, Überschlag		
<hr/>			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0
<hr/>			
Schaden am Luftfahrzeug	Propeller und Zelle		
Drittschaden	Schaden im Weizenfeld durch auslaufendes Benzin und Unfall- und Bergungsspuren		

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Landeanflug auf Piste 24 verlief normal, die Geschwindigkeit im Endanflug betrug 50 kt und kurz vor dem Aufsetzen (*gate*) 45 kt. Es traten teils starke Windböen aus Richtung Nordwesten auf. Beim Aufsetzen wurde das Flugzeug von einer Böe erfasst, scherte nach links aus, rammte eine Pistenmarkierung und rollte in eine Wiese mit hohem Gras. Der Pilot versuchte einen Durchstart auszuführen, das Flugzeug beschleunigte aber im hohen Gras zu wenig und geriet in ein Weizenfeld, dessen Bepflanzung eine Höhe von ungefähr einem Meter aufwies. Daraufhin überschlug sich das Flugzeug und blieb auf dem Rücken liegen. Pilot und Passagier konnten unverletzt aussteigen.

Das Flugzeug war in einwandfreiem Zustand und hatte auf dem vorangehenden Flug tadellos funktioniert.

Payerne, 3. September 2013

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 (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	Trinidad TB 20	N828PD		
Exploitant	Privé			
Propriétaire	Privé			
<hr/>				
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1979			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	Total	700 h	au cours des derniers 90 jours	30 h
	sur le type en cause	50 h	au cours des derniers 90 jours	25 h
<hr/>				
Lieu	Aéroport de Sion (LSGS)			
Coordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	15 juin 2013, 14 h 20 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
<hr/>				
Type d'utilisation	VFR, privé			
Phase du vol	Approche			
Nature de l'incident	Panne électrique			
<hr/>				
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	3	0	
<hr/>				
Dommages à l'aéronef	Aucun			
Autres dommages	Aucun			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Suite à une panne électrique totale au travers de Tourtemagne, le pilote dirige son avion au-dessus de la piste de Sion et effectue deux virages de 360° à 2200 ft/AGL dans l'attente de signaux lumineux. En l'absence de signaux, l'avion se place dans le circuit de la piste 25 derrière un bimoteur. En finale, le pilote remet les gaz car la piste est occupée par le bimoteur.

Lors de la seconde approche, l'avion se pose normalement après que le pilote ait reçu un feu vert continu pour l'atterrissage.

Payerne, 16 juillet 2013

Service d'enquête suisse sur les accidents

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Schleicher ASH 25	D-7700		
Halter	Privat			
Eigentümer	Segelfluggruppe Knonaueramt, Flugplatz, 8915 Hausen am Albis			
<hr/>				
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1966			
Ausweis	für Segelflieger			
Flugstunden	insgesamt	592 h	während der letzten 90 Tage	77 h
	mit dem Unfallmuster	77 h	während der letzten 90 Tage	77 h
<hr/>				
Ort	Flugplatz Hausen am Albis (LSZN)			
Koordinaten	---	Höhe	---	
Datum und Zeit	30. Juni 2013, 15:00 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
<hr/>				
Betriebsart	VFR, privat			
Flugphase	Start			
Unfallart	Kontrollverlust			
<hr/>				
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen	
Erheblich verletzt	0	0	0	
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0	
Schaden am Luftfahrzeug	Radaufhängung und Heckrad			
Drittschaden	Keiner			

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Zu Beginn des Schleppstarts hielt ein Nichtpilot den Flügel des Segelflugzeuges beim Anrollen ein bisschen zurück und liess ihn früh fallen. In der Folge verliess das Segelflugzeug die Pistenachse nach rechts. Wieder in der Pistenachse angekommen, verspürte der Segelflugpilot einen Ruck, da der Motorflieger zu diesem Zeitpunkt auf der rechten Seite der Pistenachse schleppte. In der Folge drehte das Segelflugzeug etwa 10 Grad auf der Pistenachse nach rechts. Kurze Zeit später berührte der rechte Flügel für einen kurzen Moment das hochstehende Gras rechts der Piste, worauf das Segelflugzeug die Piste auf der rechten Seite überrollte.

Noch bevor der Pilot ausklinken konnte, wurde das Schleppseil an der Sollbruchstelle getrennt und das Segelflugzeug kam nach etwa 20 Meter im Gras zum Stillstand.

Payerne, 6. August 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Elisport CH-7 Angel HR1 Engel	HB-YID	
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1945		
Ausweis	für Privatpiloten (Helikopter) PPL(H)		
Flugstunden	insgesamt 739:51 h	während der letzten 90 Tage 24:55 h	
	mit dem Unfallmuster 46:38 h	während der letzten 90 Tage 24:55 h	
<hr/>			
Ort	Mirchel /BE		
Koordinaten	615 979 / 193 848	Höhe 670 m/M	
Datum und Zeit	6. Juli 2013, 11:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Reiseflug		
Unfallart	Notlandung		
<hr/>			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Heckausleger		
Drittschaden	Kein		

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Im Reiseflug trat ein Leistungsverlust des Motors auf, so dass der Pilot eine Autorotation und eine Notlandung durchführen musste. Es zeigte sich, dass der Motor in einwandfreiem Zustand war, und ein defekter Gaskabelzug den Motorausfall verursacht hatte.

Payerne, 15. Juli 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	ASK 21	HB-1620
Halter	Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg	
Eigentümer	Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg	

Flugschüler	Schweizer Bürger, Jahrgang 1956		
Ausweis	in Ausbildung zum Segelflieger		
Flugstunden	insgesamt	24 h	während der letzten 90 Tage 3:30 h
	mit dem Unfallmuster	24 h	während der letzten 90 Tage 3:30 h

Fluglehrer A	Schweizer Bürger, Jahrgang 1942		
Ausweis	für Segelfluglehrer		
Flugstunden	insgesamt	2486 h	während der letzten 90 Tage 8:45 h
	mit dem Unfallmuster	936 h	während der letzten 90 Tage 21:08 h

Ort	Flugplatz Thun (LSZW)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	9. Juli 2013, 10:30 Uhr (LT) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	Schulung
Flugphase	Landung
Unfallart	Kontrollverlust

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

Schaden am Luftfahrzeug Bugrad eingedrückt

Drittschaden Keinen

Unfallhergang nach Angaben des Fluglehrers A

Am 8. Juli 2013 flog der Flugschüler zusammen mit dem Fluglehrer B auf der HB-1620 drei Platzrunden. Diese verliefen ereignislos. Anschliessend absolvierte er seinen ersten Soloflug.

Am 9. Juli 2013 flog der Flugschüler zusammen mit dem Fluglehrer A auf der HB-1620 eine weitere Platzrunde. Zweck dieses Fluges war es, zu überprüfen, dass der Flugschüler befähigt war, seinen zweiten Soloflug durchzuführen. Der Flug verlief problemlos. Die Landung erfolgte zu spät aber sauber ausgeflogen auf der Piste 14.

Nach der Besprechung des Fluges führte der Flugschüler nun seinen zweiten Soloflug durch. Er sollte dabei auf der Piste 14 starten und nach einer Platzrunde wieder auf derselben landen. Gemäss den Beobachtungen des Fluglehrers A verlief der Start, das Klinken, die anschliessende Landeinteilung und der Endanflug gut. Kurz vor der Landung senkte das Segelflugzeug unvermittelt den Bug und setzte zuerst mit dem Bugfahrwerk auf der Piste auf. Dabei wurde dieses beschädigt.

Payerne, 16. August 2013

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 (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-24-260	HB-PBZ	
Exploitant	Aero Zulu Sàrl, Rue Agasse 45, 1211 Genève 17		
Propriétaire	Aero Zulu Sàrl, Rue Agasse 45, 1211 Genève 17		
Pilote	Citoyen hollandais, année de naissance 1933		
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)		
Heures de vol	Total 2382 h	au cours des derniers 90 jours 6 h 37	
	sur le type en cause 1600 h	au cours des derniers 90 jours 6 h 37	
Lieu	Aéroport de Bex (LSGB)		
Coordonnées	---	Altitude ---	
Date et heure	11 juillet 2013, 08 h 40 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		
Type d'utilisation	VFR, privé		
Phase du vol	Atterrissage		
Nature de l'incident	Sortie de piste		
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
Grièvement blessé	0	0	0
Indemne/légèrement blessé	1	0	0
Dommages à l'aéronef	Aucun		
Autres dommages	Balise détruite		

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

En provenance de Genève, le pilote survole l'aérodrome; la manche à air lui indique un vent nul. Il choisit et annonce à l'aveugle un atterrissage pour la piste 15. Son approche finale est un peu rapide et l'atterrissage s'effectue avec un rebond. Au sol le pilote ne ressent aucun effet de freinage et l'avion glisse sur l'herbe mouillée.

L'avion dépasse le bout de piste et s'immobilise dans l'herbe après avoir traversé une route.

Payerne, 17 juillet 2013

Service d'enquête suisse sur les accidents

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	269C (Hughes 300)	HB-ZHN
Halter	Robert Fuchs AG Fuchs Helikopter, Friesischwand 1, 8834 Schindellegi	
Eigentümer	Robert Fuchs AG Fuchs Helikopter, Friesischwand 1, 8834 Schindellegi	

Flugschüler	Schweizer Bürger, Jahrgang 1984			
Ausweis	für Privatpiloten (Helikopter) PPL(H)			
Flugstunden	insgesamt	290 h	während der letzten 90 Tage	34 h
	mit dem Unfallmuster	65 h	während der letzten 90 Tage	0 h

Fluglehrer	Schweizer Bürger, Jahrgang 1975			
Ausweis	für Privatpiloten (Helikopter) PPL(H)			
Flugstunden	insgesamt	492 h	während der letzten 90 Tage	113 h
	mit dem Unfallmuster	350 h	während der letzten 90 Tage	80 h

Ort	Galgenen/SZ		
Koordinaten	708 045 / 226 810	Höhe	488 m/M
Datum und Zeit	5. August 2013, 15:30 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, Schulung
Flugphase	Landung nach einer Autorotation
Unfallart	Harte Landung

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

Schaden am Luftfahrzeug Leicht beschädigt

Drittschaden Keinen

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Im Rahmen der Erneuerung der Musterberechtigung (*type rating renewal*) waren Fluglehrer und Flugschüler auf ihrem Trainingsflug in der Region Tuggen/Reichenburg unterwegs. Nach verschiedentlichen Übungen machten sie sich auf den Rückflug nach Schindellegi. Während dieses Überfluges war eine weitere, angekündigte Autorotationsübung geplant, jedoch nur deren Einleitung sowie die anschliessende Gleitphase. Während dieser würde der Fluglehrer gemäss vorgängiger Absprache die Drehzahl für den Motor bei 2000 U/min halten, währenddessen der Flugschüler den Platz bestimme, den er zu erreichen gedenke. Danach würde die Übung durch den Fluglehrer abgebrochen, und der Rückflug nach Schindellegi fortgesetzt.

Wie abgesprochen wurde auf einer Höhe von 3200 ft AMSL im Horizontalflug die Übung eingeleitet, indem der Fluglehrer die Drehzahl langsam reduzierte, bis das LOW ROTOR RPM Horn ertönte. Der Flugschüler leitete umgehend die Autorotation ein. Während einer stabilisierten Gleitphase mit mehr als 65 kt hielt der Fluglehrer die Motorendrehzahl zwischen 1900 und 2100 U/min, worauf der Motor zu stottern begann und letztlich ganz abstellte.

Der Fluglehrer übernahm sofort die Kontrolle des Helikopters und wies den Flugschüler an, den Starterknopf zu drücken. Gleichzeitig stellte er die *fuel boost pump* ab und zog den *mixture* auf Position *lean*. Nach erfolglosen Versuchen, den Motor erneut zu starten, entschied sich nach ca. 15 Sekunden, sich auf die Landung zu konzentrieren. Dies kommentierte er auch im Cockpit.

Da das Gelände etwas ansteigend war, und der *flare* etwas tief angesetzt wurde, hatte der Hecksporn und der Heckrotor Bodenkontakt. Dabei berührte auch der hintere Teil der Kufen den Boden, was dazu führte, dass der automatische Notsender (*emergency locator transmitter* - ELT) ausgelöst wurde.

Beide Insassen konnten den Helikopter unverletzt aus eigener Kraft verlassen.

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Commander 114B	HB-NDZ
Halter	Flugschule Birrer, Tony Birrer, Oltnerstr. 6a, 4622 Egerkingen	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1972			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	270 h	während der letzten 90 Tage	25 h
	mit dem Unfallmuster	7:30 h	während der letzten 90 Tage	0 h

Ort	Flugplatz Biel-Kappelen (LSZP)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	23. August 2013, 18:10 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Überrollen der Piste

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

Schaden am Luftfahrzeug	Bugfahrwerk eingeknickt, Motor und Propeller beschädigt
Drittschaden	Keiner

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Pilot hatte zusammen mit einem Fluglehrer einen Checkflug mit dem Flugzeugmuster Rockwell Commander vereinbart. Bei diesem Flug ging es darum, das Flugzeug wieder einmal unter Aufsicht zu fliegen, weil der Pilot in den vergangenen Monaten wenig mit dem Muster geflogen war. Zudem ging es darum, *shortfield*-Verfahren und Landungen auf einer Graspiste mit diesem Muster zu üben, da zu Beginn des Jahres 2013, als die Einweisung auf diesen Flugzeugtyp erfolgt war, keine Gelegenheit zu diesem Training bestanden hatte.

Der Pilot startete zusammen mit dem Fluglehrer um 17:53 Uhr in Grenchen mit dem Flugzeug HB-NDZ. Der Start und der Überflug nach Biel-Kappelen verliefen ohne besondere Ereignisse. Der Anflug des Flugfeldes Biel-Kappelen erfolgte von Westen her über Hagneck und Aarberg. Im *downwind* für die Piste 23 regnete es kurz aus einer Wolke.

Kurz vor dem Aufsetzen auf Piste 23 verspürte die Besatzung eine Windböe aus Osten (Rückenwind). Diese wurde wahrscheinlich durch die kleine Regenzelle am Ende des *downwind* 23 verursacht.

Nach dem Aufsetzen begann der Pilot zu Bremsen. Im letzten Drittel der Piste musste er stärker bremsen, um die Geschwindigkeit weiter zu verringern. In diesem Moment blockierten die Räder des Hauptfahrwerks und es fühlte sich an, als sei das Flugzeug auf Glatteis gekommen. Die Bremswirkung war nur noch gering. Die Graspiste war durch einen kurzen Regenguss nass. Dieser Schauer war einige Minuten vor der Landung niedergegangen.

Am Pistenende befand sich eine kleine Erderhöhung zum anschliessenden Terrain. Beim Überrollen dieses Hindernisses brach das Bugfahrwerk ein und das Flugzeug kam 15 Meter nach der Piste auf dem Bug zum stehen. Beide Insassen konnten das Flugzeug unverletzt verlassen.

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Piper J3C-65/L-4	HB-OUR
Halter	Oldie Flyers Sense, F.X. Müllerstrasse 41, 3185 Schmitten	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1954			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	524:21 h	während der letzten 90 Tage	1:20 h
	mit dem Unfallmuster	5:55 h	während der letzten 90 Tage	1:20 h

Ort	Alberwil, Gemeinde Düringen/FR		
Koordinaten	579 350 / 188 500	Höhe	581 m/M
Datum und Zeit	31. August 2013, 09:48 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Landung
Unfallart	Überrollen des Pistenendes

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

Schaden am Luftfahrzeug	Höhenruder und Rumpf
Drittschaden	Geringer Flurschaden

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Im Rahmen eines bewilligten Anlasses landete der Pilot bei leichtem Rückenwind auf der Piste 05 eines Flugfeldes, welches aus einem Stoppfeld gefolgt von einem nassen, ungemähten und leicht abschüssigen Grasfeld von ca. 300 m Länge bestand. Danach folgte ein Maisfeld.

Mit der Absicht, nur im Grasfeld zu landen, erfolgte der Aufsetzpunkt ca. 30 m nach einer Querstrasse, welche das Stoppfeld vom Gras trennte. Aufgrund der geringen Bremswirkung des ungemähten Grases, gelang es dem Piloten nicht, die Geschwindigkeit zu reduzieren. Beim Versuch, gegen Ende der Graspiste die Radbremsen zu betätigen, kam das Flugzeug ins Rutschen. Kurz vor Ende des Grasfeldes, gelang es dem Piloten, mittels Drehung um die Hochachse das Einrollen in das Maisfeld zu verhindern; dabei drehte sich das Heck ins Maisfeld.

Payerne, 4. September 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Bleriot XI	SE-AMZ
Halter	Privat	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schwedischer Staatsbürger			
Ausweis	für Verkehrspiloten (Flugzeug) ATPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	13 000 h	während der letzten 90 Tage	50 h
	mit dem Unfallmuster	60 h	während der letzten 90 Tage	1 h

Ort	Flugplatz Dittingen (LSPD)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	31. August 2013, 13:56 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Steigflug
Unfallart	Kontrollverlust

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

Schaden am Luftfahrzeug	Propeller, Fahrwerk und eine Längsversteifung (<i>stringer</i>) eines Flügels
--------------------------------	---

Drittschaden	Geringer Flurschaden
---------------------	----------------------

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Kurz nach dem Start musste der Pilot aufgrund von Abwinden in einem Feld landen. Bei der Landung wurde das Fahrwerk beschädigt, worauf sich das Flugzeug überschlug.

Payerne, 4. September 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	AX 7-73 BOLAND (Experimental)	HB-QOV	
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1945		
Ausweis	Hot-Air Balloon		
Flugstunden	insgesamt 3984 h	während der letzten 90 Tage 27 h	
	mit dem Unfallmuster 10:40 h	während der letzten 90 Tage 1 h	
<hr/>			
Ort	Emmental Arena, Kirchberg/BE		
Koordinaten	613 300 / 213 200	Höhe 525 m/M	
Datum und Zeit	30. August 2013, 08:20 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Landeansatz		
Unfallart	Kollision mit Hindernis		
<hr/>			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	1	0
Schaden am Luftfahrzeug	Keine		
Drittschaden	Schaden am Seil der TV-Kameraanlage		

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Nach dem Start in Hasle-Rüegsau mit Ziel der Arena des eidgenössischen Schwingfestes stieg der Ballon auf eine Fahrhöhe von ungefähr 300 Meter über Grund, um in der Bise eine Richtungskorrektur vorzunehmen. Mittels Absinken bei der Emme auf eine Höhe von ca. 50 Meter, konnte der dort umgelenkte Bergwind genutzt werden, das Ziel zu erreichen.

Kurz vor Erreichen der Arena verringerte der Pilot abermals die Fahrhöhe, um Fotos zu machen. Zu spät bemerkte der Pilot dabei ein Seil der TV-Kameraanlage, welches ihn zu einer Landung veranlasste, während welcher die Hülle das Seil berührte. Um die Belastung des Seils so gering wie möglich zu halten, öffnete der Pilot das *parachute* vollständig. Die Landung erfolgte um 08:20 Uhr, wobei es weder zu Personen- noch Sachschaden am Ballon kam. Letztlich konnte die leere Hülle vom Korb gelöst und schadlos über das Seil gezogen werden.

Payerne, 9. September 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Pulsar XP	HB-YHL	
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1966		
Ausweis	für Verkehrspiloten (Flugzeug) ATPL(A)		
Flugstunden	insgesamt	12 938 h	während der letzten 90 Tage 82 h
	mit dem Unfallmuster	950 h	während der letzten 90 Tage 8:03 h
<hr/>			
Ort	Flugplatz Wangen-Lachen (LSPV)		
Koordinaten	--	Höhe	--
Datum und Zeit	7. September 2013, 11:42 Uhr (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Landung		
Unfallart	Kontrollverlust		
<hr/>			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Bugfahrwerk eingeknickt, Propeller leicht beschädigt		
Drittschaden	Keiner		

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Nach einem ereignislosen Überflug von Grenchen (LSZG) und einem Anflug auf Piste 08 in Landekonfiguration mit voll ausgefahrenen Landeklappen setzte der Pilot mit einer Geschwindigkeit von 52 Knoten innerhalb der ersten 50 Meter der Landezone auf.

Im Moment, als das Bugrad Bodenkontakt hatte, ergaben sich starke Schwingungen des Bugrades (*nose gear shimmy*). Der Pilot hob das Bugfahrwerk erneut ab, wobei auch nach dem zweiten Bodenkontakt die Schwingungen nicht ausblieben. Da zu diesem Zeitpunkt noch etwa 200 Meter der Piste vor ihm lagen, betätigte der Pilot daraufhin die Radbremsen, was die Intensität der Schwingungen weiter erhöhte. Dies führte letztlich dazu, dass die Gabel des Bugfahrwerks brach und das Fahrwerk in der Folge einknickte. Der Pilot blieb unverseht.

Payerne, 9. September 2013

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 (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	PC-6/B2-H4	HB-FLI		
Exploitant	Flying Devil SA, Avenue Tissot 2, CH-1006 Lausanne			
Propriétaire	Flying Devil SA, Avenue Tissot 2, CH-1006 Lausanne			
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1977			
Licence	de pilote privé (avion) PPL(A)			
Heures de vol	Total	3519 h	au cours des derniers 90 jours	122 h
	sur le type en cause	170 h	au cours des derniers 90 jours	9:52 h
Lieu	Aérodrome de la Gruyère (LSGT)			
Coordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	21 septembre 2013 à 13:40 LT (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
Type d'utilisation	VFR, privé			
Phase du vol	Roulage			
Nature de l'accident	Collision au sol avec un véhicule			
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	10	1	
Dommages à l'aéronef	Hélice			
Autres dommages	Véhicule de remorquage planeurs			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Peu après la pause de midi, le pilote s'installe aux commandes de son appareil tandis que les parachutistes embarquent dans le Pilatus Porter.

Une fois l'embarquement terminé et après vérification que personne ne se trouve dans la zone dangereuse de son appareil, le pilote s'annonce à la radio et débute le roulage droit devant lui, afin de traverser la piste 35 et rejoindre la voie de roulage, côté Sarine, pour se rendre au seuil de piste.

Alors que l'avion n'a pas complètement libéré la piste, il entre en collision avec un véhicule destiné au remorquage des planeurs et stationné sur la voie de roulage dont la conductrice attendait pour traverser la piste dans la direction opposée.

La femme a juste eu le temps de sauter et de s'éloigner du véhicule avant que l'hélice du Porter ne déchiquette le plexiglas ainsi que le toit de la voiture.

Payerne, 3 octobre 2013

Service d'enquête suisse sur les accidents

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Cessna 175	HB-CMC	
Halter	Privat		
Eigentümer	Privat		
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1990		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	insgesamt	196.1 h während der letzten 90 Tage	29.6 h
	auf dem Unfallmuster	85.3 h während der letzten 90 Tage	29.6 h
Ort	Flugplatz Grenchen, <i>inner downwind</i> Piste 07		
Koordinaten	Höhe	2200ft AMLS	
Datum und Zeit	28. September 2013, 18:05 LT (LT = UTC + 2 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Anflug		
Unfallart	Rauchgeruch im Cockpit		
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	1	
Schaden am Luftfahrzeug	Avionik System		
Drittschaden	keiner		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Der Vorfall ereignete sich auf dem dritten Flug an diesem Tag. Über Oensingen meldete sich der Pilot bei der Platzverkehrsleitstelle Grenchen und wurde angewiesen, über die Meldepunkte GOLF und ECHO in die Kontrollzone einzufliegen. In der Mitte des Gegenanfluges auf die Piste 07 wies der Passagier den Piloten auf einen Geruch im Cockpit hin, der an geschmolzenen Kunststoff erinnerte. Das Funkgerät zeigte dabei wiederholt den Hinweis „SLF TST“ an und über das Bordverständigungssystem (Intercom) war ein selbsttätiges Ein- und Ausschalten des Gerätes hörbar. Aus der Avionikbelüftung trat eine kleine Rauchfahne aus. Unverzüglich meldete der Pilot dies der Flugverkehrsleitung und drehte in einen frühen Queranflug. Das Ausschalten des Hauptschalters stoppte die Rauchentwicklung und das Öffnen des Fensters beseitigte den Geruch. Die Landung erfolgte normal.

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

Rapport Sommaire (Art. 21 OEAA)

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

Aéronef	K-1200	HB-ZIH		
Exploitant	Rotex Helicopter AG, Schiffflände 2, 9496 Balzers			
Propriétaire	Rotex Helicopter AG, Schiffflände 2, 9496 Balzers			
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1974			
Licence	de pilote professionnel (hélicoptère) CPL(H)			
Heures de vol	Total	4833 h	au cours des derniers 90 jours	143:25 h
	sur le type en cause	2387 h	au cours des derniers 90 jours	106:40 h
Lieu	Les Moulins, commune de Château-d'Oex / VD			
Coordonnées	574 237 / 146 085	Altitude	env. 900 m/M	
Date et heure	24 octobre 2013, 16 h 40 (LT = UTC + 2) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
Type d'utilisation	VFR, commercial			
Phase du vol	Transport de charge externe			
Nature de l'accident	Perte de charge			
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
Grièvement blessé	0	0	0	
Indemne/légèrement blessé	1	0	0	
Dommages à l'aéronef	Aucun			
Autres dommages	La caténaire de la ligne de chemin de fer			

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

La mission consistait à transporter des arbres coupés vers une place de dépôt en survolant la ligne de chemin de fer du Montreux-Oberland Bernois (MOB). Au moyen d'un émetteur-récepteur radio, un collaborateur de l'entreprise ferroviaire annonçait l'arrivée des trains au pilote de l'hélicoptère ainsi qu'à l'équipe au sol. Aucun survol de la ligne n'avait lieu lors du passage des trains.

A la 82^{ème} rotation, après qu'un assistant de vol ait accroché deux câbles à bois et ait donné l'ordre "tirer", une charge d'une masse d'environ 2100 kg est soulevée. Le pilote ressent un choc et observe la chute des deux arbres sur la ligne qui est alors endommagée.

Les deux câbles d'attache se sont cassés. Personne n'a été blessé.

Payerne, 20 novembre 2013

Service d'enquête suisse sur les accidents

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	PA-18 "150"	HB-PHP	
Halter	Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis		
Eigentümer	Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1956		
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)		
Flugstunden	insgesamt	401:18 h	während der letzten 90 Tage 14:18 h
	mit dem Unfallmuster	6:33 h	während der letzten 90 Tage 6:33 h
<hr/>			
Ort	Regionalflugplatz Samedan (LSZS)		
Koordinaten	---	Höhe	---
Datum und Zeit	25. Oktober 2013, 15:35 Uhr (LT = UTC + 2) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Landung		
Unfallart	Kontrollverlust		
<hr/>			

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

Schaden am Luftfahrzeug Rechte Felge und Reifen, Flügelende

Drittschaden Keiner

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Von Lommis via Julierpass herkommend, reihte sich der Pilot, nach einem Sinkflug mit anfänglich mässigen Turbulenzen bis zur Ortschaft Silvaplana, nach dem Überflug des Meldepunktes WHISKEY in die Platzrunde für den Anflug auf Piste 21 in Samedan ein.

Bei stabilen Windverhältnissen im Endanflug von ca. 10 kt ungefähr aus Pistenachse, hielt der Pilot die Anfluggeschwindigkeit bei ungefähr 60 mph. Das Abflachen zu Landung (*flare*) wurde etwas zu hoch gehalten und die Anfluggeschwindigkeit betrug dabei noch ca. 55 mph. In der Folge sackte die PA-18 durch und hob nach einem ersten Bodenkontakt nochmals ab. Nach dem darauffolgenden Bodenkontakt der Räder hob sich die linke Flügelfläche und das Flugzeug brach nach rechts aus. Es gelang dem Piloten nicht, mittels Seitenrudder die Drehung um die Hochachse zu stoppen, und das Flugzeug verliess in der Folge den rechten Pistenrand.

Da sich neben der Piste ein Auto mit Zuschauern befand, drehte der Pilot die PA-18 weiter nach rechts, bis diese wieder auf die Piste zurückkehrte. Dabei neigte sich der linke Flügel schlagartig auf die Piste und das Flugzeug drehte daraufhin um die Hochachse nach links bis zum Stillstand.

Payerne, 29. Oktober 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	K-1200	HB-ZGK		
Halter	Rotex Helicopter AG, Schiffflände 2, 9496 Balzers			
Eigentümer	Rotex Helicopter AG, Schiffflände 2, 9496 Balzers			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1978			
Ausweis	für Berufspiloten (Helikopter) CPL(H)			
Flugstunden	insgesamt	3000 h	während der letzten 90 Tage	150 h
	auf dem Unfallmuster	200 h	während der letzten 90 Tage	130 h
Ort	Gemeinde Zillis-Reischen/GR			
Koordinaten	755 363 / 169 233	Höhe	1580 m/M	
Datum und Zeit	26. Oktober 2013, 10:45 Uhr (LT = UTC + 2) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit			
Betriebsart	VFR, gewerbsmässig			
Flugphase	Schwebeflug			
Unfallart	Verletzung eines Flughelfers durch herunterfallenden Gegenstand			
Personenschaden		Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
	Erheblich verletzt	0	0	0
	Leicht oder nicht verletzt	2	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Keiner			
Drittschaden	Keiner			

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

In Zillis (GR) wurden diverse Rotationen zum Abtransport von Holz geflogen. Bei Rotation 59, fiel ein durch Schneedruck angebrochener Ast im Rückzuggebiet des Bodenpersonals zu Boden. Dabei traf dieser einen Flughelfer seitlich am Kopf. Der Flughelfer war für kurze Zeit bewusstlos und blutete aus dem Mund, woraufhin die REGA alarmiert wurde.

Zum Zeitpunkt des Vorfalls herrschten gute Wetterbedingungen.

Payerne, 4. November 2013

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 (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	GLASAIR III (expérimental)	N273D
Exploitant	Pegasus Aviation Technologies LLC, 123 W NYE LN STE 129, Carson City, NV 89706-0899 (USA)	
Propriétaire	Pegasus Aviation Technologies LLC, 123 W NYE LN STE 129, Carson City, NV 89706-0899 (USA)	

Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1963			
Licence	de pilote de ligne ATPL(A)			
Heures de vol	Total	11 613 h	au cours des derniers 90 jours	36:30 h
	sur le type en cause	68 h	au cours des derniers 90 jours	2:24 h

Lieu	Aéroport de Sion (LSGS)		
Coordonnées	---	Altitude	---
Date et heure	22 novembre 2013, 18 h 13 (LT = UTC + 1) 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	1	1	0

Dommages à l'aéronef Hélice, train d'atterrissage et ailes

Autres dommages Contamination du sol due à une fuite de carburant

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Durant le décollage pour un vol de nuit local, l'avion accélère normalement sur la ligne centrale. Après la rotation, à une hauteur d'environ 2 m, l'avion s'incline sur la gauche. Le pilote ne parvient pas à contrôler cette inclinaison. L'avion heurte le sol, glisse vers la gauche et sort de la piste latéralement.

Payerne, 25 novembre 2013

Service d'enquête suisse sur les accidents

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Votec 322	HB-YLC
Halter	Flying League Langenthal, Flugplatz Langenthal, 3368 Bleienbach	
Eigentümer	Privat	

Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1965			
Ausweis	für Privatpiloten (Flugzeug) PPL(A)			
Flugstunden	insgesamt	1813 h	während der letzten 90 Tage	6 h
	mit dem Unfallmuster	169 h	während der letzten 90 Tage	4 h

Ort	Gemeinde Holziken/AG		
Koordinaten	645 350 / 242 209	Höhe	438 m/M
Datum und Zeit	30. November 2013, 14:30 Uhr (LT = UTC + 1) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		

Betriebsart	VFR, privat
Flugphase	Reiseflug
Unfallart	Notlandung

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

Schaden am Luftfahrzeug Propeller, Fahrwerk

Drittschaden geringer Landschaden

Unfallhergang nach Angaben des Piloten

Der Pilot, welcher das Flugzeug selber gebaut und unterhalten hatte, beabsichtigte am Samstag 30. November 2013 vom Flugplatz Langenthal-Bleienbach aus einen Lokalflug von rund zwanzig Minuten durchzuführen. Die Vorbereitung des mit vollem Rumpftank betankten Flugzeuges, der Start, der Steigflug und einige Minuten Reiseflug in Richtung Jurasüdfuss verliefen ereignislos.

Auf einer Höhe von 3500 – 4000 ft AMSL stellte sich plötzlich ein starker Leistungsverlust ein. Gleichzeitig stiegen sowohl die Abgas- als auch die Zylinderkopftemperaturen an. Der Pilot versuchte mittels verschiedener Massnahmen, unter anderem mit der Betätigung des Gemischverstellhebels, des Benzinahns und der elektrischen Benzinpumpe sowie mit Zuschaltung der separaten Speisung der Zündung Nr.1 die Situation unter Kontrolle zu bringen. Keine der Massnahmen führten zu einer Verbesserung. Der Pilot konnte die Votec 322 mit einer resultierenden Fluggeschwindigkeit von ca. 110 mph nur knapp im Horizontalflug halten. Zudem hatte er stark den Eindruck, dass eine weitere Abnahme der Motorenleistung eintreten könne, weshalb er sich für eine Notlandung auf einer hindernisfreien Fläche nahe Holziken/AG entschloss. Nach dem Aufsetzen in einer weichen Wiese und der damit schlechten Bremswirkung sprang die HB-YLC beim Überqueren eines Strässchens noch einmal in die Luft. Beim erneuten Aufsetzen in einem nassen und weichen Feld wurde das Fahrwerk abgeknickt und der Propeller beim Kontakt mit dem Boden stark beschädigt. Das Flugzeug kam auf dem eingeknickten Fahrwerk liegend zum Stillstand. Der Pilot konnte die Maschine auf dem normalen Weg verlassen.

Anlässlich der Bergung der Maschine wurde festgestellt, dass der Auspuffausgang durch eine losgebrochene Schikane verstopft war. Dieser Defekt passt schlüssig zum vom Piloten festgestellten Verhalten des Motor.

Payerne, 19. Dezember 2013

Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle

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

Summarischer Bericht (Art. 21 VFU)

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

Luftfahrzeug	Robinson R44 II	HB-ZGM	
Halter	Mountain Flyers 80 Ltd. Flugplatz/Hangar 7, 3123 Belp		
Eigentümer	Mountain Flyers 80 Ltd. Flugplatz/Hangar 7, 3123 Belp		
<hr/>			
Pilot	Schweizer Bürger, Jahrgang 1973		
Ausweis	für Privatpiloten (Helikopter) PPL(H)		
Flugstunden	insgesamt	244 h während der letzten 90 Tage	4:50 h
	auf dem Unfallmuster	164 h während der letzten 90 Tage	4.50 h
<hr/>			
Ort	3124 Belpberg, Chutzen		
Koordinaten	606 466 / 189 857	Höhe	892 m/M
Datum und Zeit	7. Dezember 2013, 14:57 Uhr (LT = UTC + 1 h) Alle Angaben in diesem Bericht in Lokalzeit		
<hr/>			
Betriebsart	VFR, privat		
Flugphase	Landung		
Unfallart	Kontrollverlust		
<hr/>			
Personenschaden	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Erheblich verletzt	0	0	0
Leicht oder nicht verletzt	1	0	0
Schaden am Luftfahrzeug	Hauptrotorsystem		
Drittschaden	Geringer Landschaden		

Sachverhalt nach Angaben des Piloten

Der Pilot unternahm einen privaten Rundflug ab dem Flughafen Bern und hatte den Auftrag, den Helikopter anschliessend nicht mehr in Bern, sondern auf dem Belpberg zu landen. Der Grund dafür war, dass für den kommenden Tag mit Nebel auf dem Flughafen Bern gerechnet wurde. Der Landeort auf dem Belpberg wäre aufgrund seiner erhöhten Lage hingegen mutmasslich nebefrei gewesen, was Rundflüge ermöglicht hätte.

Der Pilot flog nach seinem Rundflug den vorgesehenen Landeort auf dem Belpberg an, entschied sich aber schliesslich in dessen Nähe aufzusetzen, da er genügend Abstand zu rotierenden Personen einhalten wollte. Die gewählte Landestelle war leicht abschüssig, und der Helikopter setzte mit den Spitzen der Kufen zuerst auf. Als auch der hintere Teil des Landegestells den Boden berührte, begann der Helikopter rückwärts zu rutschen. Der Pilot versuchte den Helikopter wieder anzuheben, was zu einem Kippen nach vorne und zu einer Drehbewegung führte. Der Pilot wollte diese ungewohnte Bewegungen durch Senken des kollektiven Blattverstellhebels beenden. Trotzdem berührten die Hauptrotorblätter den Boden und es kam zu Folgeschäden am Helikopter.

Payerne, 28. April 2014

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 (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	Robinson R44 II	HB-ZHX
Exploitant	Valair AG, Flugplatz, 8589 Sitterdorf	
Propriétaire	Privé	

Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1952			
Licence	de pilote professionnel (hélicoptère) CPL(H)			
Heures de vol	Total	1040 h	au cours des derniers 90 jours	22 h
	sur le type en cause	700 h	au cours des derniers 90 jours	22 h
Atterrissages montagne	Total	880	au cours des derniers 90 jours	7

Lieu	Glacier de Brenay / VS		
Coordonnées	600 760 / 092 430	Altitude	3580 m/M
Date et heure	8 décembre 2013, 15 h 15 (LT = UTC + 1 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		

Type d'utilisation	VFR, privé
Phase du vol	Survol
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	Détruit
Autres dommages	Néant

Déroulement du vol selon les déclarations du pilote

Le pilote décolle seul à bord de l'aérodrome de La Côte à 12 h 55 pour un vol d'entraînement avec atterrissages sur 4 sites en montagne.

Après 5 atterrissages sur les places du glacier de Tsanfleuron et du Theodulgletscher, il s'arrête pendant 45 minutes.

Vers 14 h 45, il décolle du Theodulgletscher puis se rend à la place Unterrothorn où il y effectue 2 atterrissages et repart en direction du glacier de Brenay.

Après une reconnaissance du site, le pilote renonce à atterrir et décide d'effectuer un survol du glacier à but d'observation. Au cours de ce survol, l'hélicoptère se rapproche du sol et le pilote ne peut empêcher la collision avec le glacier.

Payerne, 9 janvier 2014

Service d'enquête suisse sur les accidents