



**Summarische Berichte  
des Büros für  
Flugunfalluntersuchungen**

**vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004**



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

**du 1er janvier au 31 décembre 2004**

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Socata TB20	HB-KCV
<b>HALTER</b>	Privat	
<b>EIGENTÜMER</b>	Privat	

---

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

---

<b>ORT</b>	Flughafen Zürich		
<b>KOORDINATEN</b>	---	<b>HÖHE</b>	---
<b>DATUM UND ZEIT</b>	31. Januar 2004		

---

<b>BETRIEBSART</b>	VFR privat
<b>FLUGPHASE</b>	Landung
<b>UNFALLART</b>	Bugrad eingeknickt bei der Landung

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---	

<b>SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG</b>	Propeller und Unterseite des Flugzeuges beschädigt
--------------------------------	--

<b>SACHSCHADEN DRITTER</b>	keiner
----------------------------	--------

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

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

Bern, 31. Januar 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Mooney M20	HB-DIB
<b>HALTER</b>	Privat	
<b>EIGENTÜMER</b>	Privat	

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1930

**AUSWEIS** beschränkter Ausweis für Berufspiloten, BB

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

---

**ORT** LSPV Flugplatz Wangen-Lachen

**KOORDINATEN** --- **HÖHE** ---

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

---

**BETRIEBSART** VFR privat

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Fahrwerk nicht ausgefahren

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Propeller und Rumpfunterseite beschädigt

**SACHSCHADEN DRITTER** keine

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

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

Bern, 15. März 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**RAPPORT SOMMAIRE** (Art. 21 OEAA)

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

---

<b>AERONEF</b>	Kitfox Vixen	HB-YJC
<b>EXPLOITANT</b>	Privé	
<b>PROPRIETAIRE</b>	Privé	

---

**PILOTE** Citoyen suisse, année de naissance 1942

**LICENCE** de pilote privé, avion, PPL (A)

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

---

**LIEU** Colombier/NE Plage

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

**DATE ET HEURE** 15 mars 2004, 15:27 h

---

**TYPE D'UTILISATION** VFR privé

**PHASE DU VOL** Croisière

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

---

**TUES ET BLESSES**

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

**DOMMAGES A L'AERONEF** Gravement endommagé

**AUTRES DOMMAGES** Légère pollution due au carburant

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

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

Berne, le 15 mars 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	ASK-21	HB-1630
<b>HALTER</b>	Segelfluggruppe Cumulus, 8514 Amlikon	
<b>EIGENTÜMER</b>	Segelfluggruppe Cumulus, 8514 Amlikon	

---

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

---

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

---

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

---

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

**PERSONENSCHADEN**

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

---

<b>SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG</b>	Rumpfstruktur beschädigt
<b>SACHSCHADEN DRITTER</b>	keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

**Unfallhergang** (nach Angaben des Fluglehrers)

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

Bern, 20. März 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Cessna C152 HB-CQI

**HALTER** Fliegerschule St. Gallen, Postfach 8, 9423 Altenrhein

**EIGENTÜMER** Fliegerschule St. Gallen, Postfach 8, 9423 Altenrhein

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1946

**AUSWEIS** für Privatpiloten, Flugzeug PPL (A)

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

---

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

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, Schulung

**FLUGPHASE** Am Boden

**UNFALLART** Einsinken des Bugrades

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	2	---	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Propeller und Motor defekt

**SACHSCHADEN DRITTER** Keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

Bern, 26. März 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Boeing Stearman E-75	HB-RBG
<b>HALTER</b>	Stearman Club Altenrhein	
<b>EIGENTÜMER</b>	Stearman Club Altenrhein	

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1966

**AUSWEIS** Verkehrspilotenlizenz (Flugzeug), ATPL (A)

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

---

**ORT** Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR privat

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Ausbrechen bei der Landung (Ringelpietz)

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Rad links, Flügelunterseite links

**SACHSCHADEN DRITTER** Pistenrandbeleuchtung

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

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

Bern, 19. April 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

## RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

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

---

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

---

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

---

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

---

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

---

### TUES ET BLESSES

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

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

<b>AUTRES DOMMAGES</b>	Aucun
------------------------	-------

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

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

Berne, le 25 avril 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

## RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

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

---

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

---

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

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

---

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

---

<b>TYPE D'UTILISATION</b>	VFR, privé
<b>PHASE DU VOL</b>	Atterrissage
<b>NATURE DE L'ACCIDENT</b>	Perte de contrôle

---

### TUES ET BLESSES

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

<b>DOMMAGES A L'AERONEF</b>	Aile gauche, hélice
<b>AUTRES DOMMAGES</b>	Aucun

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

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

Berne, le 25 avril 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

EIDG. DEPARTEMENT für umwelt, verkehr, energie und kommunikation

Büro für Flugunfalluntersuchungen

## SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Piper PA-18 HB-PAV

**HALTER** Flugsportgruppe Zürcher Oberland, 8320 Fehraltorf

**EIGENTÜMER** AVIA Gesellschaft der Offiziere der Luftwaffe, Olten

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1954

**AUSWEIS** für Privatpiloten (Flugzeug), PPL (A)

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

---

**ORT** Flugplatz Buttwil

**KOORDINATEN** --- **HÖHE** ---

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

---

**BETRIEBSART** VFR privat

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Verlust der Kontrolle

---

### PERSONENSCHADEN

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

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** schwer beschädigt

**SACHSCHADEN DRITTER** keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

Bern, 14. Mai 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** ASK 21 HB-1620

**HALTER** Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg

**EIGENTÜMER** Segelfluggruppe Thun, Honeggweg 6, 3612 Steffisburg

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1959

**AUSWEIS** für Segelflieger (GLI)

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

---

**ORT** Niederhorn

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Gleitflug

**UNFALLART** Kollision mit Gleitschirm

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1	

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

**SACHSCHADEN DRITTER** Gleitschirm

## **Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

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

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

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

Bern, 20. Mai 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

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

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1980

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

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

---

**ORT** Lötschenlücke, Gde. Blatten/VS

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Steigflug

**UNFALLART** Aufprall auf dem Gletscher

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	2	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** schwer beschädigt

**SACHSCHADEN DRITTER** keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

Bern, 26. Mai 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Cessna C-172 HB-CDC

**HALTER** Flugbetriebs AG Sitterdorf, Flugplatz, 8589 Sitterdorf

**EIGENTÜMER** Flugbetriebs AG Sitterdorf, Flugplatz, 8589 Sitterdorf

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1947

**AUSWEIS** für Privatpiloten, Flugzeug PPL (A)

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

---

**ORT** Flugfeld Wangen-Lachen

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Überrollen des Pistenendes, Flugzeug fällt ins Wasser

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** schwer beschädigt

**SACHSCHADEN DRITTER** keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

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

Der Pilot konnte sich schwimmend retten und das Flugzeug sank.

Bern, 5. Juni 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Bücker Casa 1.131 HB-UVH

**HALTER** Swiss Oldies, Frauenackerstr. 10, 8356 Ettenhausen

**EIGENTÜMER** Swiss Oldies, Frauenackerstr. 10, 8356 Ettenhausen

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1951

**AUSWEIS** Verkehrspilotenlizenz (Flugzeug), ATPL (A)

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

---

**ORT** Flugplatz Schänis

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Abreißen des Fahrwerks bei der Landung auf nasser Piste

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	---	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Fahrwerk, Auspuff, Propeller

**SACHSCHADEN DRITTER** Keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

Bern, 12. Juni 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

## RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

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

---

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

---

**PILOTE** Citoyen suisse, année de naissance 1948

**LICENCE** de pilote privé, avion, PPL (A)

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

---

**LIEU** Aérodrome de Sion

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

**DATE ET HEURE** 12 juin 2004, 17:22 h

---

**TYPE D'UTILISATION** VFR, privé

**PHASE DU VOL** Atterrissage

**NATURE DE L'ACCIDENT** Perte de contrôle

---

### TUES ET BLESSES

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

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

**AUTRES DOMMAGES** Balisage de l'aéroport

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

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

Berne, le 12 juin 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

## RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

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

---

<b>AERONEF</b>	Cessna CE 140	HB-CAF
<b>EXPLOITANT</b>	Privé	
<b>PROPRIETAIRE</b>	Privé	

---

**PILOTE** Citoyen suisse, année de naissance 1944

**LICENCE** de pilote privé, avion, PPL (A)

<b>HEURES DE VOL</b>	<b>total</b>	455:39	<b>au cours des 90 derniers jours</b>	55
	<b>type en cause</b>	214:25	<b>au cours des 90 derniers jours</b>	55

---

**LIEU** Les Rialtes (Commune de Cottens/FR)

**COORDONNEES** 570 145 / 178 415 **ALTITUDE** 690 m/M

**DATE ET HEURE** 26 juin 2004, 16:45 h

---

**TYPE D'UTILISATION** VFR, privé

**PHASE DU VOL** Décollage

**NATURE DE L'ACCIDENT** Atterrissage de précaution

---

### TUES ET BLESSES

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

**DOMMAGES A L'AERONEF** Hélice, capot moteur, plan fixe vertical

**AUTRES DOMMAGES** Champ de blé

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

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

Berne, le 26 juin 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Super Blanik L-23 HB-3116

**HALTER** Segelfluggruppe Olten, Postfach, 4601 Olten

**EIGENTÜMER** Segelfluggruppe Olten, Postfach, 4601 Olten

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1946

**AUSWEIS** für Segelflieger (GLI)

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

---

**ORT** Flugfeld Olten

**KOORDINATEN** --- **HÖHE** ---

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Landeanflug

**UNFALLART** Landung vor der Piste

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	1	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Rumpf und Flügel

**SACHSCHADEN DRITTER** geringfügiger Flurschaden

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

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

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

Bern, 28. Juli 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

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

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

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

<b>BETRIEBSART</b>	VFR, privat
<b>FLUGPHASE</b>	Thermikkreisen im Aufwind
<b>UNFALLART</b>	Kollision zwischen zwei Flugzeugen

**PERSONENSCHADEN LUFTFAHRZEUG 1**

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

**PERSONENSCHADEN LUFTFAHRZEUG 2**

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

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

## Unfallhergang (nach Angaben der Piloten)

### Pilot 1:

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

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

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

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

### Pilot 2:

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

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

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

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

## RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

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

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

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

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

Berne, le 7 août 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

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

---

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

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

---

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

---

<b>BETRIEBSART</b>	VFR, Schulung
<b>FLUGPHASE</b>	Landung
<b>UNFALLART</b>	Bauchlandung infolge eines beschädigten Hauptfahrwerks

---

**PERSONENSCHADEN**

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

<b>SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG</b>	Hauptfahrwerk, linker unterer Flügel, Propeller
--------------------------------	---

<b>SACHSCHADEN DRITTER</b>	Keiner
----------------------------	--------

## Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

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

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

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

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

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

Die Besatzung konnte das Flugzeug aus eigener Kraft verlassen.

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Cessna 172RG HB-CYC

**HALTER** Motorfluggruppe Zürich, Postfach 143, 8058 Zürich

**EIGENTÜMER** Motorfluggruppe Zürich, Postfach 143, 8058 Zürich

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1975

**AUSWEIS** Privatpilotenlizenz (Flugzeug), PPL (A)

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

---

**ORT** Flugplatz Birrfeld

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Endanflug – Landung

**UNFALLART** Bauchlandung vor der Piste

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	2	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Rumpfunterseite

**SACHSCHADEN DRITTER** Landschaden

## Unfallhergang (nach Angaben des Piloten)

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

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

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

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

Bern, 21. August 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** PA 28-181 HB-PNA

**HALTER** Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis

**EIGENTÜMER** Motorfluggruppe Thurgau, Flugplatz, 9506 Lommis

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1955

**AUSWEIS** Privatpilotenlizenz (Flugzeug), PPL (A)

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

---

**ORT** Flugplatz Buttwil

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Überrollen der Piste

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Fahrwerk, Flügel, Propeller

**SACHSCHADEN DRITTER** Keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

Bern, 23. August 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Grob Twin 2 ACRO	HB-1778
<b>HALTER</b>	Segelfluggruppe Winterthur, 8400 Winterthur	
<b>EIGENTÜMER</b>	Segelfluggruppe Winterthur, 8400 Winterthur	

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1957

**AUSWEIS** für Segelflieger (GLI)

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

---

**ORT** Riethof, 8542 Wiesendangen

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Landung

**UNFALLART** Aussenlandung

---

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	1	

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** erheblich beschädigt

**SACHSCHADEN DRITTER** Flurschaden

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

Bern, 19. September 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

**SUMMARISCHER BERICHT** (Art. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Schleicher K8B HB-701

**HALTER** Haltergemeinschaft Belpmoos, Postfach 1529,  
3072 Ostermundigen

**EIGENTÜMER** Privat

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1938

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

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

---

**ORT** Flugplatz Olten

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

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

---

**BETRIEBSART** VFR, privat

**FLUGPHASE** Start

**UNFALLART** Harte Landung

**PERSONENSCHADEN**

	<b>Besatzung</b>	<b>Passagiere</b>	<b>Drittpersonen</b>
<b>Tödlich verletzt</b>	---	---	---
<b>Erheblich verletzt</b>	---	---	---
<b>Leicht oder nicht verletzt</b>	1	---	---

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Rumpf geknickt

**SACHSCHADEN DRITTER** Keiner

**Unfallhergang** (nach Angaben des Piloten)

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

Bern, 19. September 2004

Büro für Flugunfalluntersuchungen

## RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

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

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

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

<b>LIEU</b>	Sion LSGS		
<b>COORDONNEES</b>	---	<b>ALTITUDE</b>	---
<b>DATE ET HEURE</b>	16 décembre 2004		

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

### TUES ET BLESSES

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

<b>DOMMAGES A L'AERONEF</b>	Réservoirs d'aile, train avant, fuselage
<b>AUTRES DOMMAGES</b>	Aucun

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

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

Berne, le 16 décembre 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

## RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

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

---

<b>AERONEF</b>	Bell 206B	HB-XUE
<b>EXPLOITANT</b>	Heliswiss, Flugplatz Bern, 3123 Belp	
<b>PROPRIETAIRE</b>	Heliswiss, Flugplatz Bern, 3123 Belp	

---

**PILOTE** Citoyen suisse, année de naissance 1954

**LICENCE** de pilote privé, hélicoptère, PPL (H)

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

---

**LIEU** La Verrerie FR

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

**DATE ET HEURE** 31 décembre 2004, 16:20 h

---

**TYPE D'UTILISATION** VFR, privé

**PHASE DU VOL** Atterrissage

**NATURE DE L'ACCIDENT** Renseversement dynamique

---

### TUES ET BLESSES

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

**DOMMAGES A L'AERONEF** Gravement endommagé

**AUTRES DOMMAGES** Aucun

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

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

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

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

Berne, le 31 décembre 2004

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation