



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation

Summarische Berichte des Büros für Flugunfalluntersuchungen

vom

1. Januar – 31. Dezember 2000

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF HK 36 TTC "Dimona" HB-2296

EXPLOITANT Privé

PROPRIETAIRE Privé

INSTRUCTEUR Originaire Suisse, année de naissance 1941

LICENCE de pilote privé

HEURES DE VOL	Total	1740	Au cours des 90 derniers jours	25:30
	Type en cause	153	Au cours des 90 derniers jours	5:30

ELEVE Originaire Suisse, année de naissance 1957

LICENCE de pilote privé

HEURES DE VOL	Total	2190:43	Au cours des 90 derniers jours	2:00
	Type en cause	2:34	Au cours des 90 derniers jours	2:00

LIEU Aéroport de Sion

DATE ET HEURE 4 février 2000, 1730 h locale (UTC + 1)

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL atterrissage lors d'un exercice de panne de moteur

NATURE DE L'ACCIDENT perte de vitesse lors du demi-tour après panne de moteur simulée

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF Hélice, ailes, verre du capot, moteur

AUTRES DOMMAGES 2 barres de clôture, branches d'un arbre

DEROULEMENT DU VOL (selon les déclarations de l'équipage)

Après un « posé-décollé » effectué en piste 26 et avec l'accord du service de contrôle de la tour de Sion, une panne simulée de moteur est débutée à l'altitude de 600 m/m au cours de laquelle le moteur est mis au ralenti.

Suite à un virage de dégagement à gauche, le motoplaneur exécute un virage à droite avec une vitesse indiquée correspondant au trait bleu de façon à rejoindre le seuil de la piste 08 gazon.

Comme l'instructeur juge que la hauteur est trop faible et que le taux de chute est trop élevé, il remet la pleine puissance du moteur, mais ne peut empêcher la collision contre une barrière située à proximité du seuil de la piste 08 gazon. L'appareil finit sa course dans le treillis de l'enceinte de l'aéroport contre des arbres fruitiers. Les deux occupants, indemnes, quittent le motoplaneur par leurs propres moyens.

Constatations complémentaires :

- Les consignes d'entretien du motoplaneur ont été appliquées correctement.
- Les prescriptions d'entretien des instruments du type en cause ne prévoient aucune calibration de l'ensemble pitot-statique.
- L'indicateur de vitesse du motoplaneur en cause indiquait une valeur excessive de 10 km/h sur toute la plage de vitesse.
- La tolérance du système d'indication de vitesse est de +/- 5 km/h.

Berne, le 4 février 2000

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Flugzeug Cessna 152 HB-CGH

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1942

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt 73:26 während der letzten 90 Tage: 2:58
mit dem Unfallmuster 73:26 während der letzten 90 Tage: 2:58 4 Landungen

ORT Flugplatz Luzern Beromünster, RWY 34

DATUM UND ZEIT 28. Februar 2000, 1510 LT (UTC + 1)

BETRIEBSART VFR Privat

FLUGPHASE Start

UNFALLART Startabbruch

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Flügel, Propeller, Motor, Seitenruder, Bugrad

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot begann den Startlauf am Montag, 28. Februar 2000, um 15.10 Uhr, auf der Piste 34 vom Flugplatz Luzern-Beromünster. An Bord befanden sich zwei Personen, der Pilot und seine Ehefrau.

Die Sichtverhältnisse waren sehr gut (über 10 km), die Pisten- und Windverhältnisse waren befriedigend (Wind leicht aus variablen Richtungen).

Das Flugzeug beschleunigte beim Startlauf mässig. Beim „decision point“ war die Geschwindigkeit für die Rotation nicht erreicht. Der Start wurde abgebrochen.

Im aufgeweichten Boden am Pistenende blieb das Bugrad hängen und knickte ein. Das Flugzeug ging auf die Nase und kippte zurück auf das Fahrwerk.

Bern, 28. Februar 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach Absprache mit dem Flugfeldleiter beschloss der Pilot, den Start ca. 100 m vor der markierten Piste 23 (weiche kurze Graspiste) zu beginnen.

Beim Anrollen kollidierte der Motorsegler mit dem links neben der Piste stehenden Anflugwinkelgerät. Der Start wurde abgebrochen.

Bern, 5. März 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Helikopter Robinson R22 BETA HB-XHQ

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1942

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt 75:21 während der letzten 90 Tage:
mit dem Unfallmuster 60:18 während der letzten 90 Tage: 12:55

ORT Flugplatz Biel-Kappelen

DATUM UND ZEIT 5. März 2000, 1205 LT (UTC + 1)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Start

UNFALLART Umkippen

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Beim Start in weichem Boden blieb die linke Kufe hängen und der Helikopter kippte auf die Seite.

Bern, 5. März 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG ASK 14, A. Schleicher HB-2001

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1958

AUSWEIS LP

FLUGSTUNDEN insgesamt 14000 während der letzten 90 Tage: 215

mit dem Unfallmuster 3 während der letzten 90 Tage: 1:15

ORT Flugplatz Grenchen

KOORDINATEN Gras-Piste Nord

DATUM UND ZEIT 21. März 2000, 1530 LT (UTC + 1)

BETRIEBSART Segelflug

FLUGPHASE Ausrollen

UNFALLART Kopfstand

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller, Motor und Frontverschalung beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Beim Ausrollen nach der Landung ging der Motorsegler auf die Nase und blieb in einem Winkel von ca. 45° stehen.

Bern, 21. März 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Centrair 101A Pégase, SN 101027 HB-1666

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1983

AUSWEIS Segelflieger

FLUGSTUNDEN insgesamt 25:16 während der letzten 90 Tage: 2:33
mit dem Unfallmuster --- während der letzten 90 Tage: ---

ORT Flugplatz Birrfeld LSZF

KOORDINATEN **HOEHE** 395 m/M

DATUM UND ZEIT 1. April 2000, 1528 LT (UTC + 1)

BETRIEBSART Segelflugbetrieb, Typeneinweisung

FLUGPHASE Start, Flugzeugschlepp

UNFALLART harte Landung nach Nachdrücken

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Während dem Start im Flugzeugschlepp hob das Segelflugzeug normal ab. Der Pilot, welcher sich auf einem Einweisungsflug befand, drückte nach, wonach das Segelflugzeug den Boden berührte. Das Segelflugzeug stieg daraufhin erneut auf ca. 3 m, der Pilot drückte abermals nach und es erfolgte ein heftiger Aufschlag. Das Segelflugzeug stieg nochmals auf ca. 3 m und es kam zu einem dritten Aufschlag, der so heftig war, dass der Rumpf zerbrach.

Bern, 1. April 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Robin ATL“S“ HB-SCB

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1942

AUSWEIS PPL + Glider

FLUGSTUNDEN insgesamt 865:15 während der letzten 90 Tage: 8:45
mit dem Unfallmuster 277:50 während der letzten 90 Tage: 0:30

ORT Flugplatz Beromünster

DATUM UND ZEIT 8. April 2000, 1400 LT (UTC + 1)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Überrollen des Pistenendes

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Fahrwerk beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach dem Start auf Piste 34 traten in einer Flughöhe von 5300 ft AMSL kurze Motor-Aussetzer auf. Der Pilot entschloss sich zur Umkehr und setzte mit ca. 5 kt Rückenwind auf Piste 16 auf. Der erste Aufsetzpunkt lag ca. 50 m nach Überquerung der Strasse. Nach zwei Hüpfen stellte der Motor in der Mitte der Piste ab. Das Flugzeug überrollte das Pistenende und kam in einem frisch gepflügten Acker zum Stillstand.

Bern, 8. April 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Robinson R22 Beta HB-XZR

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1959

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt 340:05 während der letzten 90 Tage: 46:55
mit dem Unfallmuster 328:05 während der letzten 90 Tage: 46:55

ORT Breitmoos bei Eggwil

KOORDINATEN N 46°51' / E 7°47' **HOEHE** 950 m/M

DATUM UND ZEIT 19. April 2000, 2030 LT (UTC + 1)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Start

UNFALLART Dynamisches Umkippen

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Helikopter HB-XZR startete um ca. 19.30 Uhr in Bern/Belpmoos in Richtung Thunersee-Interlaken.

Das Fluggerät befand sich auf dem Rückflug übers Emmental, vermutlich Route Habkern – Schangnau – Schalenberg, Flugrichtung Nord-West, als der Pilot sich in Eggiwil, über dem Breitmoos zu Übungszwecken für eine Aussenlandung entschied. In der Folge setzte er auf der Krete zwischen dem Weiler „Oberes Breitmoos“ und dem „Sunnsytli“ ein erstes Mal auf.

Anschliessend hob er wieder einige Meter ab, um dieses Manöver ein zweites Mal zu üben. Als sich der Helikopter dabei ca. 1 – 1 ½ m über dem Boden befand, geriet dieser aus unbekanntem Gründen in eine instabile Lage, d.h. das Heck scherte nach links aus. In der Folge flog das Fluggerät für wenige Augenblicke praktisch unkontrolliert ca. 30 m nach links gegen die Baumkronen des naheliegenden Waldes. Dabei verlor es auch ein wenig an Höhe. Durch eine möglicherweise zu bruske Gegensteuerbewegung konnte der Pilot den Helikopter auffangen und wieder in Richtung Krete bewegen. Wegen der verlorenen Höhe schlug dann das Fluggerät mit der rechten Kufe auf der mit ca. 10 % ansteigenden Wiese auf. In der Folge überschlug sich der Helikopter und kam seitwärts zum Stillstand.

Pilot und Passagier konnten das Cockpit unverletzt verlassen.

Bern, 19. April 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORTO SOMMARIO (Art. 21 OEAA)

Questo rapporto serve unicamente alla prevenzione degli incidenti. L'inchiesta non ha per obbiettivo di considerare giuridicamente le cause e le circostanze dell'incidente.
(art. 24 della legge sulla navigazione aerea)

AEROMOBILE	Maule M – 5 – 235 C	HB-EVQ
ESERCENTE	Privato	
PROPRIETARIO	Privato	

PILOTA Nazionalità: Svizzero, anno di nascita: 1962

LICENZA PPL / BB / GLI

ORE DI VOLO	Totale	487:26	Durante gli ultimi 90 giorni	06:44
	Con il tipo accidentato	23.38	Durante gli ultimi 90 giorni	05:48

LUOGO Aeroporto Cantonale di Locarno, RWY 26L

COORDINATE **ALTITUDINE** 198 m/m

DATA E ORA 20 aprile 2000, 1606 LT

GENERE D'ESERCIZIO VFR privato

FASE DI VOLO Atterraggio

GENERE D'INCIDENTE Cedimento carrello principale sinistro

DANNI ALLE PERSONE

	Equipaggio	Passeggeri	Terzi
Ferito mortalmente	---	---	---
Ferito gravemente	---	---	---
Leggermente ferito o incolume	1	---	---

DANNI ALL'AEROMOBILE Lato sinistro del carrello, montante e finale dell'ala, elica

DANNI A TERZI Irrilevanti

DESCRIZIONE DEL INCIDENTE (secondo la dichiarazione del pilota)

Dopo un volo di traino aliante, l'aeromobile HB-EVQ si apprestava all'atterraggio sulla pista 26 sinistra a Locarno.

Dopo alcuni sobbalzi, a detta del pilota, il carrello principale lato sinistro cedeva prima parzialmente e poi in modo definitivo così da far uscire l'aeromobile sulla sinistra della pista, immobilizzandosi. Il pilota poteva lasciare l'aereo illeso.

Il pronto intervento del picchetto militare (UFEFA) escludeva il pericolo d'incendio e d'inquinamento.

Berna, 20 aprile 2000

Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

SUMMARISCHER BERICHT (Art. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Rolladen-Schneider OHG LS-4 HB-1840

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1936

AUSWEIS GLI

FLUGSTUNDEN insgesamt 685:26 während der letzten 90 Tage 0:30
mit dem Unfallmuster 124:49 während der letzten 90 Tage ---
Jahrescheckflüge an der Winde 19.03.2000; 2 Flüge à 8' mit Blanik L-23; erster Flug mit Leistungssegelflugzeug im Jahre 2000

ORT Flugplatz Olten, Pistenanfang 23

KOORDINATEN 634.100 / 243.800 **HÖHE** 410 m/M

DATUM UND ZEIT 21. April 2000, 13.53 Uhr Lokalzeit

BETRIEBSART Segelflugzeug mit Windenstart; Thermiksuchen

FLUGPHASE Anflug

UNFALLART Geschwindigkeitsverlust

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Rumpf 2 x gebrochen

SACHSCHADEN DRITTER unbedeutend; Holzzaun defekt

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Fluglehrers)

Nach erfolglosem Thermiksuchen entschloss sich der Pilot etwas tief (ca. 150 m) zur Landung auf Piste 23 mit Anflug über die Kiesgrube. Windsituation praktisch „calm“, keine Turbulenz im Anflugbereich.

Auf dem Downwind hatte der Pilot offensichtlich das Fahrwerk nicht ausgefahren. Der diensthabende Fluglehrer hat dem Piloten dieses Manipulationsversäumnis per Funk mitgeteilt. Es erfolgte keine Quittung oder entsprechende Reaktion. Beim 3. Aufruf im Final hatte der Pilot bereits die Bremsen leicht ausgefahren und versuchte, das Fahrwerk auszufahren. Der Fluglehrer sah von seinem Standort aus das ausgefahrene Fahrwerk; gleichzeitig konnte er feststellen, dass die Bremsen für diesen eher tiefen Anflug viel zu stark ausgefahren waren. Auf den Befehl, die Bremsen einzufahren, erfolgte keine Reaktion seitens des Piloten.

Der Gleitpfad sowie die Anfluggeschwindigkeit wurden extrem unterschritten. Dies hatte zur Folge, dass die LS4 im Stallzustand vor dem Grubenrand, ca. 15 m vor Pistenanfang, stark angestellt aufschlug und mit der Restenergie über den Grubenrand geschleudert wurde. Durch Anhängen des Flügels wurde das Segelflugzeug 180° gedreht, was zum zweifachen Rumpfbrech führte. Das schwer beschädigte Segelflugzeug stand 2/3 auf der Piste – 1/3 des Cockpits auf der Durchgangsstrasse.

Bern, 21. April 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG G103C TWIN III SL HB-2224

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1954

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt 372:26 während der letzten 90 Tage: 24:40
mit dem Unfallmuster 201:21 während der letzten 90 Tage: 24:40

ORT Flugplatz Bad Ragaz

KOORDINATEN **HOEHE** 493 m/M

DATUM UND ZEIT 14. Mai 2000, 1535 Uhr LT

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Bodenberührung vor dem Pistenanfang

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Anflug auf Piste 30 war anfänglich zu hoch. Der Pilot korrigierte mit Glissade und Luftbremse. Dabei geriet die Landung zu kurz. Der Motorsegler landete im hohen Gras und führte eine 180° Drehung aus.

Bern, 14. Mai 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF	Centrair 101A	HB-3089
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE	Originaire Suisse, année de naissance 1970			
LICENCE	vol à voile « S »			
HEURES DE VOL	Total	82:00	Au cours des 90 derniers jours	16:00
	Type en cause	05:00	Au cours des 90 derniers jours	05:00

LIEU	Mont-la-Ville
DATE ET HEURE	21 mai 2000, 1330 h locale (UTC + 2)

TYPE D'UTILISATION	VFR privé
PHASE DU VOL	Atterrissage en campagne
NATURE DE L'ACCIDENT	Collision avec un obstacle

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF	Fuselage cassé et aileron de l'aile droite endommagé
AUTRES DOMMAGES	---

DEROULEMENT DU VOL (selon déclarations du pilote)

Au retour d'un vol d'entraînement au-dessus de la région d'Yverdon, le pilote constate que les conditions de vent ne lui permettent plus de rejoindre l'aérodrome de Montricher.

A la verticale de Mont-la-Ville, il choisi un terrain bien dégagé et effectue son approche normalement.

Lors de l'atterrissage, l'aile droite du planeur entre en contact avec du blé d'une hauteur de 80 – 100 cm et provoque un cheval de bois.

Berne, le 21 mai 2000

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF PA-28-181 Archer HB-PND

EXPLOITANT Privé

PROPRIETAIRE Privé

PILOTE Originaire Suisse, année de naissance 1958

LICENCE PPL (A)

HEURES DE VOL	Total	120:00	Au cours des 90 derniers jours	02:30
	Type en cause	15:00	Au cours des 90 derniers jours	02:30

LIEU Aérodrome de Neuchâtel

DATE ET HEURE 21 mai 2000, 1025 h locale

TYPE D'UTILISATION VFR, privé

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Dépassement de piste

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	2	

DOMMAGES A L'AERONEF Roue de poue et carénage

AUTRES DOMMAGES ---

DEROULEMENT DU VOL (selon déclarations du pilote)

En provenance de Lausanne, le pilote, accompagné de 2 passagers, désire se poser à Neuchâtel. Lors de l'approche pour la piste 23, la vitesse de l'avion était trop élevée et aurait nécessité une remise de gaz.

L'avion atterrit à une grande distance du seuil de piste et termine sa course dans le champs prolongeant le bout de la piste 23.

Berne, le 21 mai 2000

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Motorsegler „Falk“ SF 25C HB-2261

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1951

AUSWEIS Segelflug- und Motorsegler

FLUGSTUNDEN insgesamt 986 während der letzten 90 Tage: 6:27
mit dem Unfallmuster 150 während der letzten 90 Tage: 3:14

ORT Rottenschwil

KOORDINATEN 670 800 / 240 100 **HOEHE** ca. 400 m/M

DATUM UND ZEIT 28. Mai 2000, 1048 LT (UTC + 2)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Rekognoszierung einer Aussenlandung

UNFALLART Notlandung nach Motorausfall

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Rumpf leicht verzogen; rechter Flügel Endleiste gebrochen; Propeller gebrochen

SACHSCHADEN DRITTER Keine

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Bei der Übernahme des Flugzeuges war das Bordbuch nachgeführt und es waren darin keine Beanstandungen vermerkt. Die Vorflugkontrolle wurde mit der Kontrolle des Ölstandes und der Benzinmenge (noch ca. 20 l, entspricht 1/3 vom Tank) abgeschlossen. Beim ersten Einschalten der Zündung und Starten des Motors sprang dieser nicht sofort an. Nach einigen Anlasserumdrehungen setzte dann aber auch die Zündung ein und der Motor lief ruhig und mit normalen Drehzahlen (Gashebel auf Leerlauf).

Nach dem Rollen zum Ausweichplatz beim Startplatz Piste 34 wurde die Motorleistung gemäss Checkliste kontrolliert. Die Kontrolle der Magnetzündungen links und rechts bei 3800 U/min reduzierte sich die Leistung im normalen Umfang um 150 U/min. Die Leistung bei Vollgas stieg bis auf 5800 U/min, was zwei Mal kontrolliert wurde. Die Leerlaufleistung war ebenfalls im guten Bereich von 1500 – 1800 U/min.

Der Start erfolgte um 10.25 Uhr von Piste 34 ab Flugplatz Beromünster bei leichtem Westwind. Nach Steigflug über Flugplatz, Erlösen, Baldeggersee, Flugplatz Buttwil in allgemeine Flugrichtung Osten über das Reusstal bis auf eine Flughöhe von 1200 m/M über dem offenen Gebiet von der stillen Reuss wurde die Motorleistung auf Leerlauf reduziert und das Flugzeug auf Gleitgeschwindigkeit 90 km/h ausgetrimmt. Gemäss Flugvorbesprechung wurde ein mögliches Aussenlandefeld gesucht, das mit einem Segelflugzeug angefliegen werden könnte. Das ausgesuchte mögliche Aussenlandefeld wies eine ausreichende Länge auf und war im Anflug frei von Hindernissen.

Auf einer Höhe von ca. 150 m Grund setzte der Passagier (ebenfalls Pilot) den Leistungshebel auf Vollgas, um den Steigflug einzuleiten. Die Motorendrehzahl stieg aber lediglich auf 3000 U/min und die Leistung reichte nicht aus. Daher wurde eine Notlandung auf das Aussenlandefeld eingeleitet. Weitere Versuche, die Motorenleistung wieder zu erlangen, zeigten unregelmässiges Verhalten des Motors (3000 – 4000 U/min). Das Landefeld konnte wegen zu grosser Höhe nicht mehr korrekt angefliegen werden. Ein Ausweichen neben dem Bauernhof in der verlängerten Pistenachse vorbei in Richtung Reuss mit der Baumreihe, welche am Ufer entlang stand, war zu riskant. In dieser Position übernahm der Pilot die Führung des Motorseglers und leitete eine Umkehrkurve ein, welche das Flugzeug wieder zurück zum offenen Feld brachte. Das erste Roggenfeld wurde in einer leichten Rechtskurve überflogen. Angrenzend an das Roggenfeld befand sich ein offenes Grasfeld, auf das die Landung vorgesehen war. Durch vollständiges Ausfliegen im Gleitflug reichte es jedoch nicht mehr, über das ganze Roggenfeld hinwegzufliegen. Das rechte Fahrwerk touchierte die letzten zehn Meter des Feldes, wobei der rechte Flügel auch noch kurz in die Ähren eintauchte. Dies hatte zur Folge, dass das Flugzeug rasch abgebremst wurde. Ca. 20 Meter im offenen Feld setzte das Flugzeug um 10.48 Uhr auf, in der Hochachse noch drehend nach rechts. Das Flugzeug kam ohne merklichen Kraftaufwand beim Aufsetzen zum Stillstand.

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG DG 800 S-PX HB-3250

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1945

AUSWEIS Segelflugzeug

FLUGSTUNDEN insgesamt 3595:01 während der letzten 90 Tage: 65:53
mit dem Unfallmuster 362:40 während der letzten 90 Tage: 65.42

ORT Sugiez bei Flugplatz Bellechasse

KOORDINATEN 070 6529 / 465 8350 **HOEHE** 428 m/M

DATUM UND ZEIT 4. Juni 2000, 1848 LT (UTC + 2)

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Aussenlandung

UNFALLART Kollision mit Hindernis

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach der Rückkehr von einem Streckenflug geriet das Segelflugzeug in Abwinde, so dass der Pilot eine Aussenlandung durchführen musste. Dabei berührte der rechte Flügel ein Weizenfeld.

Bern, 4. Juni 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot nahm an den Junioren Schweizermeisterschaften in Hausen am Albis teil. Als Tagesaufgabe sollte ein Flug Hausen – Sattel – Bielerhöhe – Hausen durchgeführt werden. Klinkpunkt war der Rossberg. Der Pilot startete als letzter im Teilnehmerfeld und fand nach dem Klinken den Anschluss an die Thermik nicht. Er entschied sich, nach Hausen zurückzukehren, um gemäss Wettbewerbsreglement nochmals starten zu können. In der Region Sihlbrugg musste er aber eine Aussenlandung vornehmen. Das Gelände ist in diesem Gebiet hügelig und für eine Aussenlandung wenig geeignet. Der Pilot musste schliesslich in einem quer zur Landerichtung geneigten Getreidefeld aussenlanden. Infolge der Lage des Geländes und der Anflugtaktik erfolgte das Aufsetzen schiebend, was zur Beschädigung des Flugzeuges geführt hat.

Bern, 9. Juni 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug Glasflügel 30A HB-1588

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Deutscher Staatsangehöriger, Jahrgang 1941

AUSWEIS für Segelflieger

FLUGSTUNDEN insgesamt 2069:17 während der letzten 90 Tage: 51:44
mit dem Unfallmuster 51:44 während der letzten 90 Tage: 51:44

ORT Baar/ZG

KOORDINATEN 681130/227650 **HOEHE** 437 m/M

DATUM UND ZEIT 10. Juni 2000, 1725 Uhr LT

BETRIEBSART Wettbewerbsflug (regionale Meisterschaft)

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Kollision mit Hindernis

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG schwer beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER Wildzaun

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Anlässlich eines Wettbewerbsfluges im Rahmen einer regionalen Segelflugmeisterschaft auf dem Flugplatz Hausen a/A beabsichtigte der Pilot infolge mangelnder Aufwinde in der Gegend des Spirstockes zum Ausgangspunkt zurückzukehren. Über Zug – ca. 2 km von der Unfallstelle entfernt – befand er sich in einer Höhe von 300 m/G. Der Flugplatz Hausen a/A war nicht mehr erreichbar.

Westlich von Zug erkannte der Pilot geeignete Landefelder. Etwa 500 m südwestlich der vorgesehenen Landestelle überquerte er die Autobahn A4a und eine darüber führende Hochspannungsleitung in ca. 80 m/G. Der Gegenanflug erfolgte parallel zur Autobahn in nordöstlicher Richtung. Infolge Seitenwind von links (Bisenlage) und Abwind wurde ein steiles Eindrehen über der Autobahnüberführung in die Landerichtung notwendig. In der Endphase sackte das Flugzeug aus geringer Höhe durch, berührte mit dem linken Flügel eine der Autobahn entlang führende Hecke und setzte schiebend auf.

Das Flugzeug kam am Wildzaun mit dem Heck gegen die Autobahn ca. 70 m nach der Überführungsstrasse zum Stillstand.

Bern, 10. Juni 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Piloten)

Im Kreisflug kollidierten die beiden Segelflugzeuge miteinander. Es entstand nur geringer Schaden, welcher die Flugeigenschaften der Segelflugzeuge nicht beeinträchtigte. Beide Piloten konnten ihre Segelflugzeuge normal landen.

Bern, 17. Juni 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORTO SOMMARIO (Art. 21 OEAA)

Questo rapporto serve unicamente alla prevenzione degli incidenti. L'inchiesta non ha per obiettivo di considerare giuridicamente le cause e le circostanze dell'incidente.
(art. 24 della legge sulla navigazione aerea)

AEROMOBILE	PA 28 / RT	I-SSKK
ESERCENTE	Privato	
PROPRIETARIO	Privato	

PILOTA Nazionalità: Italiano, anno di nascita: 1941

LICENZA PP (Italia)

ORE DI VOLO	Totale	07:10	Durante gli ultimi 90 giorni	---
	Con il tipo accidentato	07:10	Durante gli ultimi 90 giorni	---

LUOGO Lugano Airport – Parking Lima

COORDINATE **ALTITUDINE** 279 m/m

DATA E ORA 17 giugno 2000, 1750 LT

GENERE D'ESERCIZIO VFR privato

FASE DI VOLO Rullaggio

GENERE D'INCIDENTE Errata valutazione

DANNI ALLE PERSONE

	Equipaggio	Passeggeri	Terzi
Ferito mortalmente	---	---	---
Ferito gravemente	---	---	---
Leggermente ferito o incolume	1	---	

DANNI ALL'AEROMOBILE Parte finale dell'ala destra

DANNI A TERZI Irrilevanti

DESCRIZIONE DEL INCIDENTE (secondo la dichiarazione del pilota)

Durante la fase di rullaggio in Lima, a causa di una valutazione errata, dovuta probabilmente alla luce intensa del sole, la parte finale dell'ala destra (bordo di attacco) collideva con un palo della luce posto a lato della recinzione.

Berna, 17 giugno 2000

Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG	Bücker, Jungmann	HB-UVF
HALTER	Privat	
EIGENTÜMER	Privat	

PILOT	Schweizerbürger, Jahrgang 1961
AUSWEIS	für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt	6500:00	während der letzten 90 Tage: 150:00
mit dem Unfallmuster	20:00 – 30:00	während der letzten 90 Tage: 1.5

ORT	Flughafen Bern-Belp
DATUM UND ZEIT	20. Juni 2000, 1215 Uhr LT

BETRIEBSART	VFR privat
FLUGPHASE	Landung
UNFALLART	Ringelpietz mit anschliessendem Kopfstand

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG	Propeller, Flügelrandbogen links, Flügel rechts
SACHSCHADEN DRITTER	geringer Landschaden

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach der Landung auf der Hartbelagpiste 32 des Flughafens Bern-Belp drehte das Flugzeug einen sog. Ringelpietz, verliess die Piste nach rechts und blieb nach einem Kopfstand stehen.

Bern, 20. Juni 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF	Robin HR 200	HB-KFB
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE	Originaire Suisse, année de naissance 1936			
LICENCE	PPL			
HEURES DE VOL	Total	158:38	Au cours des 90 derniers jours	02:44
	Type en cause	20:33	Au cours des 90 derniers jours	02:44

LIEU	Aérodrome de Bex
DATE ET HEURE	25 juillet 2000, 2015 h locale (UTC + 2)

TYPE D'UTILISATION	VFR privé
PHASE DU VOL	Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT	Sortie en fin de piste 33

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF	Ailes, carénage
AUTRES DOMMAGES	Clôture endommagée

DEROULEMENT DU VOL (selon déclarations du pilote)

L'avion survole l'aérodrome à 2700 FT, puis se pose sur la piste 15. Après l'atterrissage, le pilote constate un manque d'efficacité de freinage sur l'herbe mouillée. L'avion dépasse le bout de piste, traverse une clôture et s'immobilise contre une rangée de sapins.

Berne, le 25 juillet 2000

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF	Cessna Centurion 210K	F-GATJ
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE	Citoyen Français, année de naissance 1948			
LICENCE	PP, United Kingdom Civil Aviation Authority			
HEURES DE VOL	Total	779:45	Au cours des 90 derniers jours	11:05
	Type en cause	35:00	Au cours des 90 derniers jours	11:05

LIEU	Lugano Airport		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	915 ft
DATE ET HEURE	8 août 2000, 1117 LT		

TYPE D'UTILISATION	Vol privé
PHASE DU VOL	Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT	Atterrissage train d'atterrissage rentré

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF	Hélice et fuselage
-----------------------------	--------------------

AUTRES DOMMAGES	---
------------------------	-----

DEROULEMENT DU VOL (selon déclarations du pilote)

Le pilote oublie de sélectionner la sortie du train d'atterrissage et l'avion se pose sur le ventre.

Le pilote portait une nouvelle garniture radio, ce qui l'a empêché d'entendre l'alarme du train d'atterrissage.

Berne, le 8 août 2000

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

RAPPORTO SOMMARIO (Art. 21 OEAA)

Questo rapporto serve unicamente alla prevenzione degli incidenti. L'inchiesta non ha per obiettivo di considerare giuridicamente le cause e le circostanze dell'incidente.
(art. 24 della legge sulla navigazione aerea)

AEROMOBILE PA 28-140 HB-OYI

ESERCENTE Privato

PROPRIETARIO Privato

PILOTA Nazionalità: Svizzero, anno di nascita: 1969

LICENZA Allievo pilota

ORE DI VOLO	Totale	31:41	Durante gli ultimi 90 giorni	10:10
	Con il tipo accidentato	10:10	Durante gli ultimi 90 giorni	10:10

LUOGO Lugano Airport

DATA E ORA 9 agosto 2000, 1533 LT

GENERE D'ESERCIZIO VFR privato

FASE DI VOLO Atterraggio

GENERE D'INCIDENTE Uscita di pista 19

DANNI ALLE PERSONE

	Equipaggio	Passeggeri	Terzi
Ferito mortalmente	---	---	---
Ferito gravemente	---	---	---
Leggermente ferito o incolume	1	---	---

DANNI ALL'AEROMOBILE Distrutto carrello anteriore, elica e danneggiato finale dell'ala sinistra

DANNI A TERZI ---

DESCRIZIONE DEL INCIDENTE (secondo la dichiarazione del pilota)

Dopo aver toccato il suolo, l'aeromobile ha deviato dall'asse pista 19 uscendo a sinistra sull'erba.

Berna, 9 agosto 2000

Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

RAPPORT SOMMAIRE (Art. 21 OEAA)

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF Hélicoptère SA 315B Lama HB-XTO

EXPLOITANT Privé

PROPRIETAIRE Privé

PILOTE Originaire Suisse, année de naissance 1964

LICENCE BH

HEURES DE VOL	Total	4864:17	Au cours des 90 derniers jours	116:18
	Type en cause	3715:23	Au cours des 90 derniers jours	100:57

LIEU Cabane du Petit Mountet / Zinal / Val d'Anniviers

COORDONNEES 615.100 / 104.800 **ALTITUDE** 2140 m/m

DATE ET HEURE 11 août 2000, 1725 LT

TYPE D'UTILISATION VFR, transport de charge

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Collision avec 2 câbles de téléphone

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF 2 pales principales + accessoires turbine

AUTRES DOMMAGES 2 câbles de téléphone sectionnés

DEROULEMENT DU VOL (selon déclarations du pilote)

Le vol de transport consistait à déposer deux personnes et une charge externe de 200 kg à la cabane du Petit Mountet.

Avant d'effectuer le transport, le pilote avait survolé le lieu et repéré deux câbles qui semblaient s'arrêter environ à 400 m en dessous.

Lors de l'approche, le soleil couchant empêchait le pilote d'avoir une bonne visibilité vers l'ouest. A env. 10 m du sol, le pilote ressent un choc suivi de deux détonations. Il largue la charge et pose l'hélicoptère normalement sur la place prévue. Au sol, il constate que deux câbles de téléphone d'un diamètre de 4 mm sont sectionnés.

Berne, le 11 août 2000

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Segelflugzeug ASW 20 HB-1978

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürgerin, Jahrgang 1976

AUSWEIS Segelflug

FLUGSTUNDEN insgesamt 354 während der letzten 90 Tage: 109
mit dem Unfallmuster 00:07 während der letzten 90 Tage: 00:07
2. Umschulungsflug

ORT 200 m östlich Flugplatz Amlikon / TG

KOORDINATEN **HOEHE** 420 m/M

DATUM UND ZEIT 2. September 2000, 1449 Uhr LT

BETRIEBSART Umschulungsflug, d.h. Einweisung auf ASW 20

FLUGPHASE Endanflug

UNFALLART missglückte Aussenlandung in Flugplatznähe

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Totalschaden

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Pilotin)

Beim Anflug auf Piste 28 des Flugplatzes Amlikon war das Flugzeug im Endanflug zu tief für eine Landung auf dem Flugplatz. Die Pilotin drehte nach rechts für eine Aussenlandung vor dem Flugplatz. Dabei kam es zu einer Bodenberührung mit der rechten Tragfläche.

Bern, 2. September 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Tobago Trinidad HB-KAY

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1952

AUSWEIS Privatpilot

FLUGSTUNDEN insgesamt 390 während der letzten 90 Tage: 9
mit dem Unfallmuster während der letzten 90 Tage:

ORT Flughafen Zürich, Piste 28

DATUM UND ZEIT 8. September 2000, 1409 UTC

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART Bugrad knickt während der Ausrollphase bei der Landung ein

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	2	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller, Bugrad

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Der Pilot meldete dem TWR ca. 15 Minuten vor der Landung, dass er ein Problem mit dem Fahrwerk habe. Die Landung erfolgte mit einem nicht verriegelten Bugrad. Die Feuerwehr war während der Landung für eine Intervention bereit.

Im Flugreisebuch des Flugzeuges waren Bemerkungen betreffend Elektrik und Fahrwerk vorhanden.

Bern, 8. September 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach dem Abheben, im Schwebeflug, öffnete sich die Türe pilotenseitig. Da der Pilot seinen Ellenbogen an die Türe anlehnte, erfolgte eine unkontrollierte Bewegung am Steuerknüppel. Der Helikopter bäumte sich auf, wobei der Heckrotor den Boden berührte.

Der Pilot versuchte, den Helikopter gerade zu halten und sofort zu landen. Es erfolgte eine harte Landung.

Bern, 9. September 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG LS7-W HB-3060

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1935

AUSWEIS Glider 31

FLUGSTUNDEN insgesamt 1164 während der letzten 90 Tage: 63
mit dem Unfallmuster ca. 500 während der letzten 90 Tage: 51

ORT Quinto Leventina

KOORDINATEN **HOEHE** 1700 m/M

DATUM UND ZEIT 15. September 2000

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Hangsegelflug

UNFALLART Kollision mit Bäumen

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG stark beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Beim Hangsegeln von Airolo in Richtung Biasca wollte der Pilot ein Plateau überqueren. Das Segelflugzeug geriet in Abwind, worauf der Pilot eine Rechtskurve einleitete, um sich von der bewaldeten Bergflanke zu entfernen. Dabei touchierte das Segelflugzeug die Baumwipfel und kollidierte mit dem Gelände.

Bern, 15. September 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG ASK 16 HB-2002

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1945

AUSWEIS für Privatpiloten

FLUGSTUNDEN insgesamt 17:06 während der letzten 90 Tage:

mit dem Unfallmuster 17:06 während der letzten 90 Tage:

ORT LSZG

KOORDINATEN LSZG **HOEHE** Flugplatzhöhe

DATUM UND ZEIT 6. Oktober 2000, 1147 LT

BETRIEBSART VFR Schulung

FLUGPHASE Start

UNFALLART unkontrollierte Bodenberührung

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Propeller und Flügel beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Flugverkehrsleiters)

Das Anrollen und der Start auf Piste 25 mit leichtem Seitenwind von rechts (280/03 kt) verliefen normal. Nach 200 m hob der Motorsegler ab.

Kurz danach, in einer Höhe von 1.5 bis max. 2.0 Metern über der Piste, wurde das Hauptfahrwerk eingezogen. Bei diesem Vorgang senkte sich die Nase ein wenig. Der Motorsegler berührte etwa zum selben Zeitpunkt, als das Hauptfahrwerk vollständig eingezogen war, mit der Rumpfunterseite die Piste.

Der Motorsegler schlitterte 150 – 200 Meter von der Pistenmitte zum linken Pistenrand, wo er nur wenig neben der Piste im Gras zum Stillstand kam.

Beim Verlassen der Piste berührte der linke Flügel eine Pistenlampe. Der Flügel wurde an der Eintrittskante beschädigt. Die beiden Propellerblätter wurden durch die Bodenberührung gekürzt.

Bern, 6. Oktober 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG 1 C-150 HB-CVD

HALTER 1 Privat

EIGENTÜMER 1 Privat

PILOT 1 Deutscher Staatsbürger, Jahrgang 1973

AUSWEIS 1 PPL Wirtschaftsministerium Schwerin

FLUGSTUNDEN insgesamt 206 während der letzten 90 Tage: 12
mit dem Unfallmuster 11 während der letzten 90 Tage: 11

LUFTFAHRZEUG 2 PA-38 HB-PCS

HALTER 2 Privat

EIGENTÜMER 2 Privat

PILOT 2 Schweizerbürger, Jahrgang 1979

AUSWEIS 2 PPL

FLUGSTUNDEN insgesamt ca. 95 während der letzten 90 Tage: 12:12
mit dem Unfallmuster 58 während der letzten 90 Tage: 3

ORT LSZR St. Gallen - Altenrhein

DATUM UND ZEIT 28. Oktober 2000, 1229 UTC

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Rollen

UNFALLART Kollision mit einem anderen Flugzeug

PERSONENSCHADEN

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

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Beschädigung an Flügel, Propeller und Motorverschalung

SACHSCHADEN DRITTER ---

UNFALLHERGANG (nach Angaben der Piloten)

Die C-150 HB-CVD befand sich im Grass Parking und der Pilot liess das Triebwerk an.

Das Flugzeug PA-38 HB-PCS verliess die Piste 28 über den Rollweg 5 und drehte auf die dem Rollweg am nächsten liegende Parkposition ein. Der Kontrollturm gab dem Piloten die Anweisung, das Flugzeug am Schluss des Parkfeldes abzustellen. Beim Zurückrollen auf den Rollweg kollidierte der linke Flügel der PA-38 HB-PCS mit der rechten Seite der Motorverschalung der C-150 HB-CVD. Ein Propellerblatt der C-150 schlug in die Tragfläche der PA-38 ein.

Bern, 28. Oktober 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen

EIDG. DEPARTEMENT FÜR UMWELT, VERKEHR, ENERGIE UND KOMMUNIKATION
Büro für Flugunfalluntersuchungen

SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLIESSLICH ZUM ZWECHE DER UNFALLVERHÜTUNG ERSTELLT. DIE RECHTLICHE WÜRDIGUNG DER UMSTÄNDE UND URSACHEN VON FLUGUNFÄLLEN IST NICHT SACHE DER FLUGUNFALLUNTERSUCHUNG (ART. 24 DES LFG)

LUFTFAHRZEUG Gulfstream AA-5B HB-UCM

HALTER Privat

EIGENTÜMER Privat

PILOT Schweizerbürger, Jahrgang 1954

AUSWEIS PPL (A)

FLUGSTUNDEN insgesamt 354 während der letzten 90 Tage: 1:15
mit dem Unfallmuster 100 während der letzten 90 Tage: 1:15

ORT Flugplatz Kägiswil (LSPG) RWY 03

DATUM UND ZEIT 11. November 2000, 1630 LT

BETRIEBSART VFR privat

FLUGPHASE Landung

UNFALLART harte Landung

PERSONENSCHADEN

	Besatzung	Passagiere	Drittpersonen
Tödlich verletzt	---	---	---
Erheblich verletzt	---	---	---
Leicht oder nicht verletzt	1	3	

SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG Bugfahrwerk leicht verbogen, Propeller beschädigt

SACHSCHADEN DRITTER keine

UNFALLHERGANG (nach Angaben des Piloten)

Nach einem ca. einstündigen Rundflug setzte der Pilot zum Landeanflug auf die Piste 03 in Kägiswil an. Im Downwind setzte er Klappen 15° und reduzierte die Geschwindigkeit auf 80 kts. Etwa Mitte Final realisierte er, dass er etwas hoch war und drückte darum die Maschine mit Full Flaps etwas an, um Höhe abzubauen. Er war sich bewusst, dass er etwas spät aufsetzen würde. Mit einer Pistenlänge von 900 m hätte dies kein Problem darstellen sollen. Er setzte das Flugzeug bei ca. 400 m noch etwas schnell auf das Hauptfahrwerk auf. Bei der ersten Bodenwelle (die Piste war im zweiten Teil ziemlich wellig) hob das Flugzeug nochmals ab. Überrascht durch das Wiederabheben auf eine Höhe von ca. 1 m liess der Pilot das Höhensteuer wahrscheinlich etwas zu stark nach, so dass das Flugzeug relativ unsanft auf das Haupt- und anschliessend auf das Bugfahrwerk fiel. Infolge des ungedämpften Bugfahrwerks wurde die Maschine wieder in die Luft geschleudert, was den Piloten dann dazu veranlasste, durchzustarten.

Nach einer Platzvolte erfolgte eine weiche Landung, wobei der Pilot merkte, dass das Bugrad kurzzeitig shimmy zeigte.

Nach dem Abstellen des Motors stellte der Pilot fest, dass der Propeller eine leichte Bodenberührung gehabt hatte. Auch die Bugradgabel war leicht verbogen.

Bern, 11. November 2000

Büro für Flugunfalluntersuchungen