



Département fédéral de l'Environnement, des Transports,  
de l'Energie et de la Communication

---

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

du

1er janvier – 31 décembre 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)

---

<b>AERONEF</b>	HK 36 TTC "Dimona"	HB-2296
----------------	--------------------	---------

<b>EXPLOITANT</b>	Privé
-------------------	-------

<b>PROPRIETAIRE</b>	Privé
---------------------	-------

---

<b>INSTRUCTEUR</b>	Originaire Suisse, année de naissance 1941
--------------------	--

<b>LICENCE</b>	de pilote privé
----------------	-----------------

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

---

<b>ELEVE</b>	Originaire Suisse, année de naissance 1957
--------------	--

<b>LICENCE</b>	de pilote privé
----------------	-----------------

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

---

<b>LIEU</b>	Aéroport de Sion
-------------	------------------

<b>DATE ET HEURE</b>	4 février 2000, 1730 h locale (UTC + 1)
----------------------	---

---

<b>TYPE D'UTILISATION</b>	VFR privé
---------------------------	-----------

<b>PHASE DU VOL</b>	atterrissage lors d'un exercice de panne de moteur
---------------------	--

<b>NATURE DE L'ACCIDENT</b>	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

## SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

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

---

**LUFTFAHRZEUG** Motorsegler RF4D HB-2006

**HALTER** Privat

**EIGENTÜMER** Privat

---

**PILOT** Schweizerbürger, Jahrgang 1932

**AUSWEIS** PPL + Glider

**FLUGSTUNDEN** insgesamt 18'713 während der letzten 90 Tage: 1'30  
mit dem Unfallmuster 67 während der letzten 90 Tage: 1'20

---

**ORT** Flugplatz Biel

**DATUM UND ZEIT** 5. März 2000, ca. 1530 LT (UTC + 1)

---

**BETRIEBSART** Privat (VFR)

**FLUGPHASE** Start

**UNFALLART** Kollision mit Hindernis

---

### PERSONENSCHADEN

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

**SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG** Leichte Beschädigung am linken Flügel

**SACHSCHADEN DRITTER** Anflugwinkelgerät umgeworfen

**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)

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Helikopter Robinson R22 BETA	HB-XHQ
<b>HALTER</b>	Privat	
<b>EIGENTÜMER</b>	Privat	

---

<b>PILOT</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1942
<b>AUSWEIS</b>	für Privatpiloten

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

---

<b>ORT</b>	Flugplatz Biel-Kappelen
<b>DATUM UND ZEIT</b>	5. März 2000, 1205 LT (UTC + 1)

---

<b>BETRIEBSART</b>	VFR privat
<b>FLUGPHASE</b>	Start
<b>UNFALLART</b>	Umkippen

### PERSONENSCHADEN

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

---

<b>SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG</b>	Schwer beschädigt
--------------------------------	-------------------

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

**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)

---

<b>AEROMOBILE</b>	Maule M – 5 – 235 C	HB-EVQ
<b>ESERCENTE</b>	Privato	
<b>PROPRIETARIO</b>	Privato	

---

**PILOTA** Nazionalità: Svizzero, anno di nascita: 1962

**LICENZA** PPL / BB / GLI

<b>ORE DI VOLO</b>	<b>Totale</b>	487:26	<b>Durante gli ultimi 90 giorni</b>	06:44
	<b>Con il tipo accidentato</b>	23.38	<b>Durante gli ultimi 90 giorni</b>	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)

---

<b>AERONEF</b>	Centrair 101A	HB-3089
<b>EXPLOITANT</b>	Privé	
<b>PROPRIETAIRE</b>	Privé	

---

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

---

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

---

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

---

### TUES ET BLESSES

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

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

**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)

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

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

## SUMMARISCHER BERICHT (ART. 21 VFU)

DIESER BERICHT WURDE AUSSCHLISSLICH 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**      LS 4      HB-1686

**HALTER 1**      Privat

**EIGENTÜMER 1**      Privat

---

**PILOT 1**      Schweizerbürger, Jahrgang 1942

**AUSWEIS 1**      für Privatpiloten

**FLUGSTUNDEN**    insgesamt      95:00      während der letzten 90 Tage: 11:00  
                         mit dem Unfallmuster      34:00      während der letzten 90 Tage: 0:44  
                                        + 17.06.2000      ca. 2:50

---

**LUFTFAHRZEUG 2**      LS F      HB-1680

**HALTER 2**      Privat

**EIGENTÜMER 2**      Privat

---

**PILOT 2**      Schweizerbürger, Jahrgang 1954

**AUSWEIS 2**      für Privatpiloten

**FLUGSTUNDEN**    insgesamt      182:45      während der letzten 90 Tage: 17:17  
                         mit dem Unfallmuster      19:43      während der letzten 90 Tage: 13:54

---

**ORT**      Lenzburg

**KOORDINATEN**      über Autobahnkreuz      **HOEHE**      ca. 1'350 m/M

**DATUM UND ZEIT**      17. Juni 2000, ca. 1515 Uhr LT

---

**BETRIEBSART**      Thermikflug

**FLUGPHASE**      Kreisen

**UNFALLART**      Kollision

---

## 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)

---

<b>AEROMOBILE</b>	PA 28 / RT	I-SSKK
<b>ESERCENTE</b>	Privato	
<b>PROPRIETARIO</b>	Privato	

---

**PILOTA** Nazionalità: Italiano, anno di nascita: 1941

**LICENZA** PP (Italia)

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

---

**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

	<b>Equipaggio</b>	<b>Passeggeri</b>	<b>Terzi</b>
<b>Ferito mortalmente</b>	---	---	---
<b>Ferito gravemente</b>	---	---	---
<b>Leggermente ferito o incolume</b>	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)

---

<b>LUFTFAHRZEUG</b>	Bücker, Jungmann	HB-UVF
<b>HALTER</b>	Privat	
<b>EIGENTÜMER</b>	Privat	

---

<b>PILOT</b>	Schweizerbürger, Jahrgang 1961
<b>AUSWEIS</b>	für Privatpiloten

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

---

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

---

<b>BETRIEBSART</b>	VFR privat
<b>FLUGPHASE</b>	Landung
<b>UNFALLART</b>	Ringelpietz mit anschliessendem Kopfstand

### PERSONENSCHADEN

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

---

<b>SCHADEN AM LUFTFAHRZEUG</b>	Propeller, Flügelrandbogen links, Flügel rechts
<b>SACHSCHADEN DRITTER</b>	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)

---

<b>AERONEF</b>	Robin HR 200	HB-KFB
<b>EXPLOITANT</b>	Privé	
<b>PROPRIETAIRE</b>	Privé	

---

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

---

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

---

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

---

### TUES ET BLESSES

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

<b>DOMMAGES A L'AERONEF</b>	Ailes, carénage
<b>AUTRES DOMMAGES</b>	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)

---

<b>AERONEF</b>	Cessna Centurion 210K	F-GATJ
<b>EXPLOITANT</b>	Privé	
<b>PROPRIETAIRE</b>	Privé	

---

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

---

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

---

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

---

### TUES ET BLESSES

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

<b>DOMMAGES A L'AERONEF</b>	Hélice et fuselage
-----------------------------	--------------------

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

**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)

---

<b>AEROMOBILE</b>	PA 28-140	HB-OYI
<b>ESERCENTE</b>	Privato	
<b>PROPRIETARIO</b>	Privato	

---

**PILOTA** Nazionalità: Svizzero, anno di nascita: 1969

**LICENZA** Allievo pilota

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

<b>HEURES DE VOL</b>	<b>Total</b>	4864:17	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	116:18
	<b>Type en cause</b>	3715:23	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	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 ZWECKE 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

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**      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

## 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