



Präventions-Bulletin 2024/4

Die folgende Auflistung enthält sachdienliche Informationen im Sinne von Art. 56 VSZV für die Prävention von Unfällen und schweren Vorfällen, die im Rahmen von Vorabklärungen von Zwischenfällen gewonnen wurden und für die aus Gründen der Effizienz keine Untersuchung eröffnet wird. Sie ist chronologisch aufgebaut und umfasst diejenigen Zwischenfälle, deren Vorabklärungen am Ende des jeweiligen Quartals abgeschlossen werden konnten. Die Informationen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sind anonymisiert und sollen zum Sicherheitsbewusstsein (*awareness*) der betroffenen Verkehrskreise beitragen.

Alle in diesem Präventions-Bulletin erwähnten Zeiten sind in koordinierter Weltzeit (*Coordinated Universal Time* – UTC) angegeben. Die Beziehung zwischen UTC und der für das Gebiet der Schweiz gültigen Normalzeit (*Local Time* – LT) lautet je nach Zeitraum, in der die mitteleuropäische Zeit (MEZ) oder die mitteleuropäische Sommerzeit (MESZ) gilt:

LT = MEZ = UTC + 1 h oder

LT = MESZ = UTC + 2 h

Ein Glossar mit den verwendeten Abkürzungen ist auf der Homepage der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle verfügbar.

The following list contains useful information within the scope of Art. 56 OSITI for the prevention of accidents and serious incidents. This information has been obtained in the course of preliminary investigations of incidents for which no investigation is opened for reasons of efficiency. It is structured chronologically and includes those incidents for which preliminary investigations could be completed by the end of the respective quarter. The information is not intended to be complete, is anonymized and is designed to contribute to the safety awareness of the stakeholders concerned.

All times mentioned in this Prevention Bulletin are given in Coordinated Universal Time (UTC). The relationship between UTC and the standard time (local time – LT) applicable to Swiss territory is, depending on the period, Central European Time (CET) or Central European Summer Time (CEST):

LT = CET = UTC + 1 h or

LT = CEST = UTC + 2 h

A glossary of the abbreviations used is available on the website of the Swiss Transportation Safety Investigation Board.



Ereignis	Schwerer Vorfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit	02.08.2024, 11:06 UTC		
Ort, Staat	Zernez (GR), Schweiz	Schaden am Luftfahrzeug	Keiner		
Sachverhalt	Der Pilot und ein Passagier befanden sich mit dem einmotorigen Leichtflugzeug auf einem Flug nach Sichtflugregeln von Deutschland nach Italien. Auf der Alpennordseite lag dichte Bewölkung bei einer Wolkenuntergrenze von 8500 bis 10 000 ft AMSL mit Schauern sowie eingelagerten Gewittern. Die geplante Flugroute führte über das Montafon und das Engadin in Richtung Malojapass. In der Region von Zernez auf einer Flughöhe von 13 000 ft AMSL konnte der Pilot einen Einflug in Wolken nicht mehr verhindern, und das Flugzeug geriet für eine gewisse Zeit in Instrumentenwetterbedingungen. In dieser Phase sank das Flugzeug in weniger als 12 Sekunden plötzlich um rund 500 ft ab. Der Pilot setzte eine Notfallmeldung ab und steuerte das Flugzeug mit Unterstützung des Flugverkehrsleiter in Richtung Samedan, wo wieder Sichtflugwetterbedingungen herrschten. Der Weiterflug nach Italien über den Malojapass verlief ereignislos.				
Muster	Piper PA-28-161	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	Schwerer Vorfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit	02.10.2024, 11:57 UTC		
Ort, Staat	Rund 5 km westlich von Muri (AG), Schweiz	Schaden am Luftfahrzeug	Keiner		
Sachverhalt	Als der Pilot den Rückflug mit einem einmotorigen Leichtflugzeug vom Flugplatz Marina di Campo (LIRJ) auf der Insel Elba nach Grenchen (LSZG) antrat, zeigte sich, dass die Batterie zu schwach war, den Motor zu starten. Nachdem mittels einer externen Stromversorgung der Motor gestartet werden konnte, bemerkte der Pilot im Steigflug erneut den schwachen Zustand der Batterie beim Einziehen des Fahrwerks. Der Reiseflug verlief ohne weitere Ereignisse, wobei die Ladespannung im Verlauf des Fluges zwischen 27.5 und 29.0 Volt schwankte; der nominale Wert liegt bei 28.6 V. Als dann kurz vor Erreichen des Wegpunktes DITON, rund 5 km westlich von Muri (AG), die elektrische Versorgung in einer Flughöhe rund 12 000 ft AMSL ausfiel, befand sich das Flugzeug für kurze Zeit in Instrumentenwetterbedingungen. Anhand des zweiten künstlichen Horizonts, der von einer eigenen Batterie gespeist wurde, konnte der Pilot die Fluglage halten. Über ein an Bord mitgeführtes Handfunkgerät mit externer Antenne konnte er Kontakt mit der Anflugleitstelle Bern aufnehmen und einen Sichtanflug in Grenchen koordinieren; zur Navigation diente ihm ein Tablet. Er entschied sich für einen Sichtanflug auf der Piste 24 ohne Setzen der Landeklappen. Das Ausfahren des Fahrwerks war elektrisch noch möglich, danach war das Flugzeug wieder stromlos. Aufgrund des elektrischen Ausfalls war es dem Piloten nicht möglich, auf einem der beiden Transponder den Code 7700 oder 7600 zu setzen. Die Batterie vom Typ Concorde RG24-16, bei der ein wahrscheinlich ein Zellenschluss vorlag, war keine zwei Jahre alt.				
Muster	Cessna C210	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-



Ereignis	Unfall mit Verletzten	Datum, Uhrzeit	03.10.2024, 12:25 UTC		
Ort, Staat	Piano di Peccia (TI), Schweiz	Schaden am Luftfahrzeug	Keiner		
Sachverhalt	<p>Im Rahmen von Räumungsarbeiten in einem Bergbachbett nach Unwettern wurde beim Wegfliegen eines Holzstammes ein Flughelfer am Boden von einer weiteren Tanne, die unter dem Einfluss des Rotorabwindes (<i>downwash</i>) umkippte, erfasst und verletzt. Der Flughelfer, der einen Helm trug, zog sich eine schwere Gehirnerschütterung zu.</p> <p>Die maximale Geschwindigkeit des Rotorabwindes unterhalb des Helikopters befindet sich in einem Bereich, der in einer Distanz von rund zwei Rotordurchmessern unter der Hauptrotorebene liegt; im Fall einer H125 sind dies rund 22 m. Bei der vorliegend benutzten Lastenseillänge befand sich dieser Bereich auf Wipfelhöhe der meisten umliegenden Bäume.</p> <p>Zur gleichen Zeit waren weitere nicht am Holztransport beteiligte Arbeiter auf einer Baustelle nahe des Lastaufnahmeplatzes tätig.</p>				
Muster	H125	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Gewerbsmässig	Besatzung	0	1	0
		Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-
Vergleichbare Fälle	<p>Im Folgenden sind vergleichbare Arbeitsunfälle im Zusammenhang mit Helikopter-Holztransporten angeführt, bei denen der Rotorabwind (<i>downwash</i>) eine Rolle spielte:</p>				
	30.05.2008, HB-ZDE, Schlussbericht Nr. 2032	Ein Flughelfer wurde sehr wahrscheinlich infolge des <i>downwash</i> von einem herabfallenden Ast am Kopf getroffen und schwer verletzt.			
	24.05.2010, HB-ZRE, Schlussbericht Nr. 2089	Bei einem Windeneinsatz brach ein angefallener Ast infolge des <i>downwash</i> ab und fiel auf eine darunter stehende Person.			
	25.04.2011, HB-ZRX, Schlussbericht Nr. 2152	Im Rahmen eines Rettungseinsatzes brach beim Absetzen des Notarztes an der Rettungswinde der Stamm eines vorgeschädigten Baumes aufgrund des <i>downwash</i> ab und fiel auf den für den Abtransport vorbereiteten Patienten.			
	29.08.2014, HB-ZKF, Schlussbericht Nr. 2266	Beim Abtransport einer Last wurde eine Person von einer infolge des <i>downwash</i> umkippenden Baumgruppe verletzt.			



Ereignis	Schwerer Vorfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit	14.10.2024, 07:50 UTC
Ort, Staat	Vorderen Rustigen, Gemeinde Unterschächen (UR)	Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt
Sachverhalt	<p>Am Morgen des 14. Oktober 2024 flog der Helikopter H125 von der Basis in Schindellegi in die Region Klausenpass. Der Auftrag bestand im Transport von rund 20 Rotationen Beton. Nach dem Überflug wurde einer der beiden Flughelfer direkt bei der Baustelle (Abladeort) ausgeladen. Der Pilot flog mit dem zweiten Flughelfer vom Abladeort zum Aufnahmeort auf der Gegenhangseite.</p> <p>Der Aufnahmeort befand sich in der unmittelbaren Nähe eines Luftfahrthindernisses Seil A, welches als solches auf der Luftfahrthinderniskarte von Swisstopo so eingezeichnet war. Dem Piloten stand diese Information mit der genauen Bezeichnung des Aufnahmeorts bei der Flugvorbereitung zur Verfügung (vgl. Abbildung 1).</p> <p>Rund 200 m östlich des auf der Swisstopo eingezeichneten Luftfahrthindernisses Seil A befand sich in etwa parallel verlaufend ein zweites Hindernis (Seil B), welches nur auf der in der Industrie weitverbreiteten Karte für Hindernisse mit einer Höhe von weniger als 25 Meter über Grund eingetragen war (vgl. Abbildung 2). Diese Tiefhinderniskarte stand dem Piloten bei der Flugvorbereitung und während des Fluges nicht zur Verfügung.</p> <p>Während des Anfluges zum Aufnahmeort nahmen beide Insassen die Warnung des Hinderniswarngerätes wahr. Diese wurde in Anbetracht des Anfluges in Richtung Hindernis auch erwartet.</p> <p>Der Pilot sah während des Anfluges ein Seil am Hang, Seil B. Dies entsprach in etwa der Situation, wie er sie aus der Flugvorbereitung in Erinnerung hatte. Er sprach die Sichtung im Cockpit mit dem Flughelfer an. Der Flughelfer sah ebenfalls ein Hindernis, Seil A, und bestätigte dies.</p> <p>Während dem Endanflug, welcher über das Seil A führte, warnte der Flughelfer ein zweites Mal vor dem Hindernis. Der Pilot bestätigte die Sichtung mit dem Fokus auf das Seil B und übersah das Seil A. In der Folge kam es zu einer Berührung auf der Unterseite der Kufe des Helikopters mit dem Seil A. Der Helikopter konnte leicht beschädigt gelandet werden. Alle Beteiligten blieben unverletzt. Der Pilot war das erste Mal auf dieser Baustelle, der Flughelfer das zweite Mal.</p> <p>Die Hindernissituation, wie sie sich auf der Karte als Ausgangslage der Besatzung zeigte, enthielt das Kabel A, rund 30 m östlich von der aktuellen Position eingezeichnet. Das zweite Hindernis, Seil B war nicht auf der Karte eingezeichnet. Damit war eine wesentliche Voraussetzung für das Missverständnis betreffend die beiden Hindernisse (im Abstand von rund 200 m) innerhalb der Besatzung gegeben. Die beiden Hindernisse wurden per 6. November 2024 in der WEGOM-Datenbank nachgeführt.</p> <p>Die Situation betreffend Hindernisse ist hinlänglich in verschiedenen Untersuchungen von der SUST thematisiert worden.</p>		

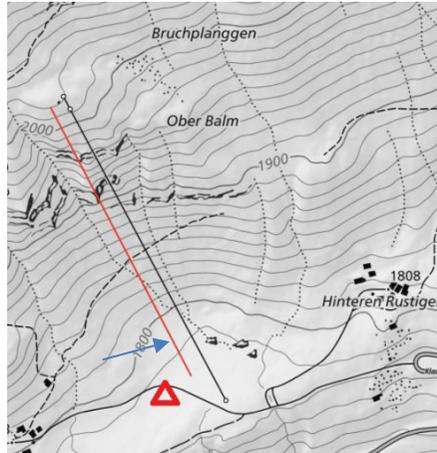


Abbildung 1: Kartenausschnitt, so wie sie dem Piloten zur Verfügung stand. Das Kabel A ist in Rot eingezeichnet. Die Anflugachse und die ungefähre Position der Kollision ist mit einem blauen Pfeil eingezeichnet.
Quelle der Basiskarte: Bundesamt für Landestopographie Swisstopo, ergänzt mit dem Lastaufnahmeort als Dreieck durch das Flugbetriebsunternehmen und bearbeitet durch die SUST.



Abbildung 2: Kartenausschnitt mit der Abbildung von tiefen Hindernissen. Das Kabel B ist in Gelb eingezeichnet. Diese Karte stand dem Piloten nicht zur Verfügung. Quelle der Basiskarte: Bundesamt für Landestopographie Swisstopo, ergänzt durch die Luffahrtshindernisse unter 25 m Höhe mit der App Funktion SHA

Muster	H125	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt - Gewerbmässig	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Im Folgenden sind vergleichbare Kollisionen im Zusammenhang mit Luffahrtshindernissen aufgeführt:	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-
	01.08.2019, HB-ZQM, Summarischer Bericht	Beim Anflug auf den Landeplatz touchierte der Helikopter mit einem Hauptrotorblatt das Kabel einer Telefonleitung.			
	03.12.2018, HB-ZCM, Schlussbericht Nr. 2405	Ein Helikopter kollidierte mit dem Erdseil einer Hochspannungsleitung und musste notlanden. Die Hochspannungsleitung war als Luffahrtshindernis registriert			
	08.08.2018, HB-ZDX, Summarischer Bericht	Bei der Landung kollidierte der Hauptrotor mit einem nicht registrierten Heuseil.			
	27.07.2016, HB-ZGV, Schlussbericht Nr. 2364	Ein Helikopter kollidierte mit einem Glasfaserkabel rund 110 m über Grund und durchtrennte dieses. Das Kabel war nicht als Luffahrtshindernis registriert.			
	21.09.2015, HB-ZGP, Schlussbericht Nr. 2299	Ein Helikopter kollidierte mit dem Seil einer Transportseilbahn und konnte in der Folge notlanden. Das Seil war als Luffahrtshindernis registriert.			



	28.06.2015, HB-ZRY, Schlussbericht Nr. 2279	Ein Helikopter kollidierte mit einer Telefonleitung: Die Telefonleitung war im Bereich der Kollisionsstelle nicht in der Luftfahrthinderniskarte eingetragen.
	12.05.2008, HB-XWM, Schlussbericht Nr.2065	Ein Helikopter kollidierte mit dem Seil einer Transportseilbahn und durchtrennte dieses. Das Seil war nicht als Luftfahrthindernis registriert.

Ereignis	Schwerer Vorfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit	17.10.2024, 18:15 UTC		
Ort, Staat	3 NM nordöstlich des Flughafens Genf (LSGG)	Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt		
Sachverhalt	Auf dem Rückflug bei Nacht von Bern (LSZB) nach Genf (LSGG) bemerkten der Fluglehrer und der Flugschüler einen gummiartigen Geruch und stellten fest, dass der Alternator nicht mehr funktionierte. Daraufhin stellten sie nicht essentielle Verbraucher ab und entschieden sich, den Flug nach LSGG weiter zu führen. Mit der ATC wurde frühzeitig Kontakt aufgenommen und das Problem geschildert. Bevor die Batterie leer war, wurde das Fahrwerk ausgefahren und die entsprechenden Anzeigen verifiziert. Rund 3 NM vor LSGG war die Batterie leer und die Kommunikation erfolgte über das Mobiltelefon. Die Landung wurde ohne Klappen ausgeführt. Der Antriebsriemen des Alternators wurde defekt vorgefunden.				
Muster	PA-32R-301	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	Schwerer Vorfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit	21.10.2024, 10:05 UTC		
Ort, Staat	Flugplatz Locarno (LSZL), Schweiz	Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt		
Sachverhalt	Der Pilot führte mit dem einmotorigen Doppeldecker alleine an Bord einen Flug im Flugplatzbereich Locarno (LSZL) durch, bei dem er verschiedene Kunstflugmanöver ausführte. Nach dem Ausleiten eines Rückenflugmanövers hörte der Pilot ein klackendes Geräusch und sah, dass eine der acht Verstrebungen am rechten Flügel gebrochen war. Das Flugzeug war weiterhin uneingeschränkt steuer- und kontrollierbar. Der Pilot führte in der Folge eine ereignislose Landung auf einer der Graspisten in Locarno aus.				
Muster	Bücker BÜ 131 APM	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-



Ereignis	Schwerer Vorfall ohne Verletzte (Fastkollision)	Datum, Uhrzeit	27.10.2024, 15:49 UTC		
Ort, Staat	Über der Stadt St. Gallen (SG), Schweiz	Schaden am Luftfahrzeug	Keiner		
Sachverhalt	<p>Die beiden Motorflugzeuge (A und B) des Musters Lancair waren in der Region St. Gallen nach Sichtflugregeln unterwegs. Der Pilot der einen Lancair (Pilot A) stand in Kontakt mit der Platzverkehrsleitstelle des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein (LSZR), als er auf der Anzeige seines Kollisionswarnsystems vom Typ Garrecht TRX-1500, das einen ADS-B¹/Transponderempfänger mit einem integrierten Flarm-Modul vereinte, plötzlich eine Verkehrswarnung sah. Er konnte die andere Lancair B, die etwas höher und ungefähr in einem Winkel von 90 Grad seinen Kurs von rechts nach links kreuzte, rasch sichten. Da sich sein Flugzeug bereits im Sinkflug befand, schätzte Pilot A die Situation als unkritisch ein und hielt den Kurs und die Sinkgeschwindigkeit bei; einen entsprechenden Verkehrshinweis (<i>traffic information</i>) seitens Platzverkehrsleitstelle des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein (LSZR) habe er zuvor nicht erhalten.</p> <p>Die andere Lancair B näherte sich in einem leichten Sinkflug in Richtung Kreuzlingen der TMZ NE², als dessen Pilot B, in Kontakt mit dem Fluginformationszentrum Zürich, plötzlich links zwischen 9 und 10 Uhr ein Flugzeug (Lancair A) erblickte, das sich ihm mit hoher Geschwindigkeit näherte, weshalb er umgehend nach oben auswich. Einen Verkehrshinweis betreffend die andere Lancair habe er seitens Fluginformationszentrum nicht erhalten, dessen Frequenz (124.700 MHz) stark belegt gewesen sei. Lancair B war nicht mit einem Kollisionswarnsystem ausgestattet.</p> <p>Nach Schätzung der beiden Piloten kreuzten sich die beiden Flugzeuge in einem vertikalen Abstand von rund 30 bis 50 Meter; beide Flugzeuge waren mit einer Geschwindigkeit über Grund von 180 kt und mehr unterwegs.</p>				
Muster	Lancair (Eigenbau)	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Die Gefahr einer Kollision in der Luft im Bereich der allgemeinen Luftfahrt nach Sichtflugregeln in den Lufträumen der Klasse G und E ist reell, wie zahlreiche Untersuchungen der SUST zu Kollisionen, Fastkollisionen und gefährlichen Annäherungen belegen (vgl. Schlussbericht Nr. 2406).	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-

¹ ADS-B: *Automatic Dependent Surveillance – Broadcast*. Über die Transponderfrequenz von 1090 MHz werden die durch Satellitennavigation bestimmte Position und Höhe sowie davon abgeleitete Größen wie beispielweise Geschwindigkeit und Flugbahn (*trajectory*) als erweiterte Meldungen (*extended squitter*) in regelmässigen Abständen ausgesendet.

² TMZ NE: Das Gebiet mit vorgeschriebener Transponderschaltung (*Transponder Mandatory Zones – TMZ*) *Northeast* (NE) wurde per 24. März 2022 als erste TMZ mit freiwilliger Hörbereitschaft im Gebiet unterhalb der TMA LSZH 11, 12 und 13, entlang der Landesgrenze und südlich der Kontrollzone LSZR bis an die Alpen/Mittellandlinie eingeführt (vgl. [AIC 007/2021 B](#)).



Ereignis	Unfall ohne Verletzte	Datum, Uhrzeit	01.11.2024, 13:35 UTC		
Ort, Staat	Speck-Fehraltorf (LSZK), Schweiz	Schaden am Luftfahrzeug	Schwer beschädigt		
Sachverhalt	Während des Rollens am Boden zum Rollhalt der Piste 30 gab es einen lauten Knall und das Flugzeug senkte sich nach links ab. Dabei berührte der Propeller den Boden und der linke Flügel, das Höhenruder und ein Propellerblatt wurden beschädigt. Das Hauptfahrwerk war auf der linken Seite innerhalb des Rumpfes infolge eines Ermüdungsbruches abgebrochen und lag neben dem Flugzeug.				
Muster	P2008 JC	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Event	Serious incident without injuries	Date, time	11.11.2024, 04:46 UTC		
Location, country	Near Waypoint VADAR, Switzerland	Aircraft damage	Slightly damaged		
Factual information	<p>During descent to Geneva airport (LSGG), the warning “Right Engine Fuel Valve” appeared on the Engine Indicating and Crew Alerting System (EICAS) on board a B757. The flight crew performed the “Right Engine Fuel Valve” checklist provided in the Quick Reference Handbook (QRH) indicating that the fuel valve was not in the selected position. With the engine fuel valve not in cut off position there was no action to perform. After level off at FL 250, the EICAS message disappeared. During the next step descent to FL 160, the EICAS message reappeared followed by an engine flameout. In light of the high terrain the flight crew levelled off at FL 200 and declared an emergency. The flight crew did not opt for an engine restart as offered by the “Engine Failure or Shutdown” QRH checklist in case there is N1⁽³⁾ rotation and no abnormal airframe vibration.</p> <p>The flight crew requested and prepared for a long final approach to runway 22 instead of runway 04 which was the runway in use at the time and completed the deferred items of the approach and landing checklists. The aircraft landed at 05:10 UTC with one engine inoperative.</p> <p>The following components and units with regards to the Rolls Royce engine (RB211535C) were replaced after the event:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stator and rotor of the Dedicated Drive Generator (DDG); • Upper and lower Control Unit Engine Power (DGCU); • Bleed Valve Control Unit (BVCU); • Fuel Flow Governor (FFG) – its shaft was blocked in the accessory gear box; • High pressure fuel pump. <p>The engine in question had been exchanged in Budapest on 7 November 2024; the aforementioned incident was the fourth flight since then.</p>				

³ Speed of the low-pressure section of a multi-shaft turbofan engine in per cent of the nominal speed



	Rolls-Royce Lifecycle Engineering will conduct an evidence-based root cause investigation to understand the circumstances and cause of the inflight shutdown, and report to EASA via an ETOPS ⁴ Event Summary Report (ESR).				
Type	Boeing B757	Injured	fatal	serious	minor
Type of operation	Cargo, commercial	Crew	0	0	0
Comparable cases	-	Passengers	0	0	0
		Other	0	0	0

Ereignis	Unfall, ohne Verletzte (Kollision in der Luft)	Datum, Uhrzeit	24.11.2024, 13:11 UTC		
Ort, Staat	Insel Ogoz, Greyerzersee (FR), Schweiz	Schaden am Luftfahrzeug	Leicht beschädigt / zerstört		
Sachverhalt	Über dem Greyerzersee kollidierte westlich der Insel Ogoz in geringer Höhe ein Flugzeug mit einer Drohne. Der Pilot konnte den Flug zu seinem Bestimmungsort fortsetzen. Die Drohne befand sich ausserhalb der publizierten Einschränkungsgebiete in einer Höhe von deutlich weniger als 120 m über Grund und stürzte nach dem Zusammenstoss ins Wasser.				
Muster	Flugzeug: Eigenbau; Drohne: DJI mini-3	Verletzte	tödlich	schwer	leicht
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	Besatzung	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Kollision zwischen dem Helikopter HB-ZYZ und einer Drohne (vgl. Summarische Bericht)	Passagiere	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Bern, 28. März 2025

⁴ ETOPS: *Extended Range Operations by Twin-engined Aeroplanes*