Präventions-Bulletin 2025/3

Die folgende Auflistung enthält sachdienliche Informationen im Sinne von Art. 56 VSZV für die Prävention von Unfällen und schweren Vorfällen, die im Rahmen von Voruntersuchungen von Zwischenfällen gewonnen wurden und für die aus Gründen der Effizienz keine Untersuchung eröffnet wird. Sie ist chronologisch aufgebaut und umfasst diejenigen Zwischenfälle, deren Voruntersuchung 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.

Ereignis	**Schwerer Vorfall mit leicht Verletzten**	**Datum, Uhrzeit**		**28.11.2024, Uhrzeit unbekannt**	
Ort, Staat	**Cavergno (TI), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**		**Unbeschädigt**	
Sachverhalt	Ein Arbeiter wurde bei Forstarbeiten verletzt. Der schwere Vorfall wurde der SUST nicht gemeldet.				
Muster	Airbus Helicopter AS 350 B3	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – gewerbsmässig – Arbeitsflug	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	1

Ereignis	**Schwerer Vorfall (Airprox)**	**Datum, Uhrzeit**		**05.03.2025, 09:35 UTC**	
Ort, Staat	**17 NM östlich des Flugplatzes Sion (LSGS), Schweiz, ca. 12 000 ft AMSL**	**Schäden an Luftfahrzeugen**		**Unbeschädigt**	
Sachverhalt	Das zweistrahlige Geschäftsreiseflugzeug befand sich auf einem Instrumentenanflug auf die Piste 25 des Flugplatzes Sion (LSGS). Während des Endanfluges innerhalb der nicht aktivierten TMA Sion übermittelte der Flugverkehrsleiter des Kontrollturms von Sion (*Sion Tower*) der Cockpitbesatzung zwei Verkehrshinweise zu einem Helikopter, der in nördlicher Richtung auf rund 11 000 ft AMSL durch die TMA 3 von Sion flog. In einer Entfernung von rund 17 NM vor der Pistenschwelle und auf einer Flughöhe von rund 12 000 ft AMSL gab das Kollisionswarngerät an Bord des Geschäftsreiseflugzeuges einen Ausweichbefehl (*resolution advisory* – RA) aus. Die Flugbesatzung befolgte diesen RA und führte anschliessend ein Durchstartmanöver aus. Das Flugzeug landete nach einem erneuten Anflug ereignislos in Sion. Die temporäre TMA Sion war an diesem Tag nicht aktiviert. Der Luftraum, in dem der Airprox auftrat, war deshalb der Luftraumklasse E zugeordnet.				
Muster	Luftfahrzeug 1: Bombardier CL350 Luftfahrzeug 2: Airbus Helicopters AS 350 B3	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Luftfahrzeug 1: Allgemeine Luftfahrt - gewerbsmässig, IFR Luftfahrzeug 2: Allgemeine Luftfahrt - gewerbsmässig, VFR	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Airprox zwischen einem Geschäftsreiseflugzeug und einem Leichtflugzeug in der TMA Sion vom 18. Dezember 2020 (vgl. Schlussbericht Nr. 2393)	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Schwerer Vorfall (Airprox)**	**Datum, Uhrzeit**		**19.04.2025, 13:19 UTC**	
Ort, Staat	**Luzern (LU), Schweiz, ca. 5500 ft AMSL**	**Schaden am Luftfahrzeug**		**Unbeschädigt**	
Sachverhalt	Ein einmotoriges Leichtflugzeug des Musters DA20 befand sich auf einem Privatflug nach Sichtflugregeln von Grenchen nach Kägiswil. Über der Stadt Luzern führte der Pilot auf einer Flughöhe von rund 5500 ft AMSL einen Vollkreis nach rechts durch. Kurz vor dem Wiederaufrichten für den Weiterflug in Richtung Kägiswil erkannte er ein anderes Leichtflugzeug, bei dem es sich um eine Mooney M20 handelte und das ihm frontal und in einem leichten Sinkflug entgegenkam. Es kam in der Folge im Luftraum E zu einer gefährlichen Annäherung zwischen den beiden Luftfahrzeugen. Der Pilot der DA20 hatte mehrere Positionsmeldungen auf der Flugplatzfrequenz von Emmen, dessen Kontrollzone zu diesem Zeitpunkt nicht aktiv war, abgesetzt, aber keine Meldungen vom anderen Luftfahrzeug wahrgenommen. Das Flarm-Kollisionswarngerät in der DA20 hatte ebenfalls keine Warnmeldung abgegeben. Es liess sich nicht eruieren, welche Funkfrequenz die Besatzung der M20 eingestellt hatte. Für die Flugplätze Alpnach (LSMA), Buochs (LSZC) und Emmen (LSME) wird auf der Frequenz 134.130 MHz ausgestrahlt, ob die zugehörigen Lufträume aktiv sind oder nicht.				
Muster	Luftfahrzeug 1: Diamond Aircraft DA20-C1 Luftfahrzeug 2: Mooney M20	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Luftfahrzeug 1: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR Luftfahrzeug 2: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Schwerer Vorfall ohne Verletzte**	**Datum, Uhrzeit**	**26.05.2025, 16:18 UTC**		
Ort, Staat	**Schwenningen, Deutschland**	**Schaden am Luftfahrzeug**	**Unbeschädigt**		
Sachverhalt	Im Reiseflug auf FL 350 in der Region von Baden-Württemberg (D) stellte die Flugbesatzung anhand der Triebwerkinstrumentenanzeige einen rapiden Ölverlust am linken Triebwerk fest. Infolge der damit einhergehenden Warnung betreffend einen Öldruckverlust (ENG 1 OIL LO PR) legte die Flugbesatzung das Triebwerk still, setzte eine Dringlichkeitsmeldung (PAN PAN) ab, entschied sich für eine Ausweichlandung in Genf (LSGG) und leitete über Schwenningen (D) den Sinkflug ein; die Landung auf der Piste 04 erfolgte rund 40 Minuten später. Im Rahmen der nachfolgenden Problemsuche wurde beim Luft-/Öl-Wärmetauscher eine grosse Undichtheit an der oberen Kontaktfläche (*top mating surface*) der Zufuhrleitung (*supply tube*) LP57 (PN 5321151-01) infolge einer falschen Installation festgestellt. Je nach Reihenfolge, in welcher die Schraubverbindungen des drehbaren Flansches (*floating flange*) angebracht werden, kann dieser falsch ausgerichtet sein. So kann zwar die Flanschdichtung, das Rohr der Zuleitung sowie die Halterung für den Kabelbaum miteinander verschraubt und mit dem Nenndrehmoment angezogen werden, aber der vermeintlich stabile, jedoch undichte und nicht sichtbare Randkontakt bleibt bestehen. Der nachfolgende Standlauf zeigte keine Auffälligkeiten mehr und das Triebwerk konnte nach den Auflagen des Triebwerkherstellers wieder in Dienst gestellt werden.				
Muster	Airbus A321 Neo	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Verkehrsluftfahrt – Linienverkehr	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Schwerer Vorfall vom 31.01.2025 über dem Val de Bagnes (VS), Schweiz (vgl. Präventions-Bulletin 2025/2)	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Unfall mit leicht Verletzten**	**Datum, Uhrzeit**	**17.06.2025, 10:05 UTC**
Ort, Staat	**Wichtrach (BE), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**	**Beschädigt**

Sachverhalt

Vor dem Flug betankte der Pilot den linken Flügeltank des Flugzeuges mit knapp 45 Litern Treibstoff und verifizierte, dass der Treibstoffhahn der Leitung dieses Tanks geöffnet war. Dadurch konnte sich der Treibstoff allmählich über den vier Liter fassenden Sammeltank (*header tank*) hinter dem Passagiersitz in den rechten Flügeltank ausgleichen. Beide Flügeltanks fassten je 49 Liter Treibstoff. Die Leitung zwischen dem Sammeltank und dem rechten Flügeltank hatte keinen Treibstoffhahn.

Nachdem der Pilot das Flugzeug flugbereit gemacht hatte, befanden sich im linken Tank noch mehr als 40 Liter und im rechten Tank bereits gut 10 Liter Treibstoff. Der Pilot plante einen rund einstündigen Flug und verfügte somit über eine Treibstoffreserve von über drei Stunden. Nach dem Start kurz vor 11 Uhr, im Steigflug Richtung Berner Voralpen, bemerkte der Pilot, dass die Geräuschunterdrückungsfunktion seines Kopfhörers nicht mehr funktionierte. Um die dazugehörende, im Kopfhörerkabel integrierte, Steuerungseinheit zu überprüfen, musste der Pilot am Kopfhörerkabel ziehen, um diese vor sich zu bekommen. Der Zugwiderstand war dabei gemäss dem Piloten gross.

Knapp eine Stunde nach dem Start verlor der Motor im Raum Linden (BE) zunehmend seine Leistung. Der Pilot überprüfte den Treibstoffstand und stellte fest, dass der linke Tank voll war. Auch das Ziehen der Vergaservorwärmung sowie das Einschalten der elektrischen Benzinpumpe brachten keine Abhilfe. Da die Treibstoffreststand-Warnanzeige nicht aufleuchtete, deren Test aber erfolgreich war, vermutete der Pilot ein Problem am Motor und verzichtete auf eine weitere Fehlersuche. Daraufhin leitete der Pilot die Notlandung im Aaretal ein. Beim Eindrehen in den Endanflug auf eine Wiese in Wichtrach (BE) stand der Propeller schlussendlich still. Das Flugzeug setzte auf der Wiese auf, überschlug sich im angrenzenden Dinkelfeld und kam nach ungefähr 10 m auf dem Rücken liegend zum Stillstand. Der Pilot schaltete den Hauptschalter aus und verliess das Flugzeug aus eigener Kraft und verletzte sich dabei leicht.

Nach dem Unfall stellte die SUST fest, dass der rechte Flügeltank nahezu leer war und sich im linken Flügeltank noch gut 40 Liter Treibstoff befanden. Der linke Treibstoffhahn befand sich in der Stellung «ZU», der Treibstoffhahn des Sammeltanks war in der Stellung «AUF» wie auch der Haupttreibstoffhahn links unter dem Instrumentenpanel. In dieser Konstellation konnte der Sammeltank lediglich mit Treibstoff aus dem rechten Flügeltank versorgt werden. Die elektrische Benzinpumpe, das Hauptleitungssieb (*gascolator*) der Treibstoffleitung im Motorraum wie auch die Schwimmergehäuse der beiden Vergaser enthielten nur noch geringste Mengen an Treibstoff. Die Buchsen zum Einstecken des Kopfhörers befanden sich hinter dem Pilotensitz links auf einer Abdeckung hinter dem Türrahmen. In diesem Bereich führt auch die Leitung des linken Tanks von oben herab durch diese Abdeckung. Dort befand sich besagter Treibstoffhahn des linken Tanks, der sich in der Stellung «ZU» befand.
Gemäss Angaben des Piloten ersetzte er vor einigen Jahren den Treibstoffreststand-Sensor. Der aktuell eingebaute Sensor basiert auf einer Druckmessung und wird zum Beispiel in Motorrädern eingesetzt.

Muster	Skystar Kitfox IV-1200 (Eigenbau)	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	**Besatzung**	0	0	1
Vergleichbare Fälle	-	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Schwerer Vorfall ohne Verletzte**	**Datum, Uhrzeit**	**02.07.2025, 11:50 UTC**		
Ort, Staat	**Trimmleten, Gemeinde Lauterbrunnen (BE), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**	**Luftfahrzeug 1: leicht beschädigt** **Luftfahrzeug 2: unbekannt**		
Sachverhalt	Während des Hinflugs zu einem HEMS-Einsatz wurde ein dumpfer Aufprall an der Nase des Helikopters festgestellt, der durch ein unbekanntes Objekt verursacht wurde. Eine Situationsanalyse während des Fluges ergab keine erkennbaren Auffälligkeiten. Es wurde beschlossen, den Einsatz fortzusetzen und eine detaillierte Inspektion am Boden durchzuführen. Nach der Landung und dem Abstellen des Helikopters wurden weisse und graue Kontaktmarkierungen an der Frontverkleidung unterhalb des Scheibenwischers sowie an einem der Rotorblätter festgestellt. Es wurden keine Fremdkörper oder Teile an der Zelle gefunden. Sowohl der Pilot als auch der Rettungsspezialist gaben an, kurz vor dem Aufprall ein weisses, rundes Objekt mit einem Durchmesser von etwa 20 cm gesehen zu haben. Das Objekt wurde beim dumpfen Aufprall nach links abgelenkt. Es wurden keine sichtbaren Fragmente oder Trümmerteile festgestellt. Die beobachteten Spuren am Helikopter deuten darauf hin, dass das Objekt wahrscheinlich aus einem kunststoffartigen Material bestand. Das Flugbetriebsunternehmen weist in der Meldung darauf hin, dass sie die Situation mit den Drohnen in ihrem Einsatzgebiet als grosses Risiko ansehen. Versuche mit Geräten zur Lokalisation der Sender zeigten gute Ergebnisse. Entsprechend wurde Kontakt mit dem BAZL aufgenommen, um gemeinsam Lösungen zu finden.				
Muster	Luftfahrzeugmuster 1: EC135 T3 Luftfahrzeugmuster 2: unbekannt	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – *Helicopter Emergency Medical Service* (HEMS)	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Kollision zwischen einem Helikopter des Musters Cabri G2 und einer Drohne vom 25. Mai 2018 beim Verzasca Staudamm (vgl. Summarischer Bericht).	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Schwerer Vorfall (Airprox)**	**Datum, Uhrzeit**	**03.07.2025, 16:25 UTC**		
Ort, Staat	**4 NM südlich des Flughafen Zürich (LSZH), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**	**Unbeschädigt**		
Sachverhalt	Im Anflug auf die Piste 34 wurde bei rund 4 NM linker Hand eine weisse Drohne auf ungefähr gleicher Höhe, in einer geschätzten Distanz von rund 200 m, gesichtet.				
Muster	Boeing B777	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Verkehrsluftfahrt – Linienverkehr	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Summarischer Bericht (HB-JHB)	**Passagiere**	0	0	0
	Summarischer Bericht (HB-IPT)	**Dritte**	-	-	-

Ereignis	**Schwerer Vorfall ohne Verletzte**	**Datum, Uhrzeit**		**06.07.2025, 10:30 UTC**	
Ort, Staat	**Hardmatte, Gemeinde Kölliken, Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**		**Leicht beschädigt**	
Sachverhalt	Auf dem Rückflug von Grenchen (LSZG) nach Birrfeld (LSZF) stellte der Pilot unübliche Motorengeräusche fest. Er versuchte die Motorleistung zu reduzieren und zu erhöhen, was auf die Propellerdrehzahl keinen Einfluss hatte. In der Region Kölliken, entschloss er sich, eine Notlandung durchzuführen und orientierte Zürich Info über seine Absicht. Beim Ausfahren des Fahrwerks stellte er fest, dass nur das Bugrad ausgefahren wurde. Auch nach Ziehen der Notauslösung für das Fahrwerk stellte er keine Veränderung fest. Für eine weitere Fehlersuche fehlte die Zeit. Die Landung erfolgte auf einer Strasse und das Flugzeug kam in einem Maisfeld zum Stillstand. Bei der technischen Untersuchung stellte sich heraus, dass der Antriebsstrang zwischen Motor und Propeller versagt hatte.				
Muster	HB-207 Alfa, Eigenbau	**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**		**09.07.2025, 09:00 UTC**	
Ort, Staat	**Flugplatz Grenchen (LSZG), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**		**Leicht beschädigt**	
Sachverhalt	Während einer Solo-Platzrunde mit Aufsetzen und Wiederstart (*touch-and-go*) erlitt der Limbach Motor vom Typ L 2000 EB 1 nach der Landung auf der Piste 06 bzw. während des Durchstartmanövers einen Leistungsverlust und der Motorsegler ASK16 gewann kaum an Höhe. Der Pilot überflog die gesamte Länge der Piste in einer Höhe von etwa 3 bis 4 Metern, und das Flugzeug setzte im angrenzenden Getreidefeld hart auf. Die technische Untersuchung ergab einen technischen Defekt in der Primärspule des einzigen Magnetzünders des Motors, was den Leistungsverlust verursacht hatte.				
Muster	ASK 16	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Schulung – Soloflug	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

<table>
<tr><th>Ereignis</th><th>Schwerer Vorfall (Airprox)</th><th>Datum, Uhrzeit</th><th colspan="3">18.07.2025, 14:02 UTC</th></tr>
<tr><th>Ort, Staat</th><th>16 NM östlich des Flugplatzes Sion (LSGS), Schweiz, ca. 10 300 ft AMSL</th><th>Schäden an Luftfahrzeugen</th><th colspan="3">Unbeschädigt</th></tr>
<tr><td>Sachverhalt</td><td colspan="5">Ein zweistrahliges Geschäftsreiseflugzeug befand sich auf einem Instrumentenanflug auf die Piste 25 des Flugplatzes Sion (LSGS). Während des Endanfluges innerhalb der nicht aktivierten TMA Sion übermittelte der Flugverkehrsleiter des Kontrollturms von Sion (Sion Tower) der Cockpitbesatzung einen Verkehrshinweis zu einem einmotorigen Leichtflugzeug, das sich in ihrem Anflugbereich befand. In einer Entfernung von rund 16 NM vor der Pistenschwelle und auf einer Flughöhe von rund 10 300 ft AMSL gab das Kollisionswarngerät an Bord des Geschäftsreiseflugzeuges einen Verkehrshinweis (traffic advisory – TA) und kurz darauf einen Ausweichbefehl (resolution advisory – RA) aus. Die Flugbesatzung befolgte diesen RA, der das Beibehalten der Flughöhe erforderte, und führte anschliessend ein Durchstartmanöver aus. Das Leichtflugzeug sahen die beiden Piloten nie.
Der Pilot des Leichtflugzeuges hatte die Funkfrequenz von Sion Tower eingestellt, sich aber sich nicht aktiv beim Flugverkehrsleiter gemeldet. Der Flugverkehrsleiter konnte aber nach zweimaligem Aufrufen mit dem Piloten Kontakt herstellen. Er übermittelte diesem einen Verkehrshinweis zum Geschäftsreiseflugzeug und erteilte eine Ausweichempfehlung in Form einer Rechtskurve, welche der Pilot befolgte. Der Pilot sah dabei das Geschäftsreiseflugzeug.
Das Geschäftsreiseflugzeug führte nach dem Durchstartmanöver einen erneuten Instrumentenanflug durch und landete ereignislos in Sion.
Die temporäre TMA Sion war an diesem Tag nicht aktiviert. Der Luftraum, in dem der Airprox auftrat, war deshalb der Luftraumklasse E zugeordnet.</td></tr>
<tr><td>Muster</td><td>Luftfahrzeug 1: Embraer EMB-505
Luftfahrzeug 2: Robin DR 400/180 R</td><td>Verletzte</td><td>tödlich</td><td>schwer</td><td>leicht</td></tr>
<tr><td>Betriebsart</td><td>Luftfahrzeug 1: Allgemeine Luftfahrt – gewerbsmässig, IFR
Luftfahrzeug 2: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR</td><td>Besatzung</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Vergleichbare Fälle</td><td rowspan="2">Airprox zwischen einem Geschäftsreiseflugzeug und einem Leichtflugzeug in der TMA Sion vom 18. Dezember 2020 (vgl. Schlussbericht Nr. 2393)</td><td>Passagiere</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Dritte</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>

Ereignis	**Schwerer Vorfall (Airprox)**	**Datum, Uhrzeit**	**18.07.2025, 15:41 UTC**		
Ort, Staat	**8 NM westlich des Flugplatzes Sion (LSGS), Schweiz, 9000 ft AMSL**	**Schäden an Luftfahrzeugen**	**Unbeschädigt**		
Sachverhalt	Ein zweistrahliges Geschäftsreiseflugzeug startete auf der Piste 25 des Flugplatzes Sion (LSGS) und flog in westlicher Richtung. Gleichzeitig befand sich ein Segelflugzeug, das nicht mit der Flugverkehrsleitung in Kontakt stand, in der Region von Fully (VS) auf einer Flughöhe von etwa 10 000 ft AMSL. Der Flugverkehrsleiter von Sion Tower übermittelte der Besatzung des Geschäftsreiseflugzeuges mehrere Verkehrshinweise zu diesem Segelflugzeug und empfahl, bis zum Wegpunkt GS202, der sich in der Region von Fully befindet, nicht höher als 9000 ft AMSL zu steigen, um unterhalb des Segelflugzeuges zu blieben. Rund 8 NM nach Pistenende und auf einer Flughöhe von ca. 9000 ft AMSL, gab das Kollisionswarngerät an Bord des Geschäftsreiseflugzeugs einen Ausweichbefehl (*Resolution Advisory* – RA) aus. Die beiden Luftfahrzeuge kreuzten sich anschliessend mit einer von der Flugsicherung aufgezeichneten Distanz von 0.6 NM lateral und 200 ft vertikal. Der Luftraum, in dem der Airprox auftrat, war der Luftraumklasse E zugeordnet.				
Muster	Luftfahrzeug 1: Cessna C525 «CJ2» Luftfahrzeug 2: Schempp Hirth Duo Discus	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Luftfahrzeug 1: Allgemeine Luftfahrt – gewerbsmässig, IFR Luftfahrzeug 2: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Airprox zwischen einem Geschäftsreiseflugzeug und einem Turboprop-Flugzeug in der Region von Martigny vom 18. Februar 2017 (vgl. Schlussbericht Nr. 2377)	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Unfall ohne Verletzte**	**Datum, Uhrzeit**	**06.08.2025, 18:00 UTC**		
Ort, Staat	**Lyss (BE), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**	**beschädigt**		
Sachverhalt	Während des Reisefluges trat ein Leistungsabfall auf und der Pilot nahm eine Rauchentwicklung wahr. Daraufhin entschied sich der Pilot zu einer Notlandung auf einem Feld. Während des Ausrollens stellte der Motor ab. Äusserlich wies der Motor keine Schäden auf, am Fahrwerk und an der Rumpfunterseite wurde Öl festgestellt, das mit Metallpartikeln durchsetzt war.				
Muster	Bücker Bü 131 Jungmann	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Unfall ohne Verletzte**	**Datum, Uhrzeit**		**08.08.2025, 16:30 UTC**	
Ort, Staat	**Flugplatz Montricher (LSTR), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**		**beschädigt**	
Sachverhalt	Das einmotorige Flugzeug landete mit eingefahrenem Fahrwerk auf der Piste. Es lag kein technischer Defekt beim Ausfahrmechanismus des Fahrwerks vor.				
Muster	IS-28M2/GR	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	Unfall vom 29.01.2024 in Grenchen (vgl. Präventions-Bulletin 2024/1)	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

Ereignis	**Schwerer Vorfall ohne Verletzte**	**Datum, Uhrzeit**		**10.08.2025, 12:30 UTC**	
Ort, Staat	**Flugplatz Ecuvillens (LSGE)**	**Schaden am Luftfahrzeug**		**Leicht beschädigt**	
Sachverhalt	Das einmotorige Flugzeug berührte bei der Landung mit dem Heck die Piste. Das Seitensteuer wurde dabei beschädigt, und die Steuerbarkeit um die Hochachse dadurch beeinträchtigt. Das Flugzeug konnte auf der Piste zum Stillstand gebracht werden.				
Muster	MCR4	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

<table>
<tr><th>Ereignis</th><th>Schwerer Vorfall ohne Verletzte</th><th>Datum, Uhrzeit</th><th colspan="3">18.08.2025, 13:56 UTC</th></tr>
<tr><th>Ort, Staat</th><th>Flugplatz Bex (LSGB), Schweiz</th><th>Schäden an Luftfahrzeugen</th><th colspan="3">Leicht beschädigt</th></tr>
<tr><td>Sachverhalt</td><td colspan="5">Das Schleppflugzeug befand sich im Rahmen eines Fluglehrer-Kurses für Segelflugpiloten auf dem siebten Schleppflug. Nach dem Ausklinken des Segelflugzeuges betätigte der Schleppflugpilot den Schalter, um das Schleppseil mit der elektrischen Winde einzuziehen. Da er sich unsicher war, ob das Schleppseil vollständig eingezogen war, wollte er den Einziehvorgang erneut starten. Dazu musste er den Schalter zuerst so drücken, dass das Einziehen des Schleppseiles gestoppt wurde. Anschliessend führte er einen kurzen Anflug auf die Piste 33 über ein bereits für den Start positioniertes Segelflugzeug durch. Das Schleppseil, das noch mehr als die Hälfte ausgezogen war, berührte während des Endanfluges die linke Tragfläche des Segelflugzeuges und beschädigte dessen linkes Querruder.</td></tr>
<tr><td>Muster</td><td>Luftfahrzeug 1: Maule MX-7-235
Luftfahrzeug 2: Alexander Schleicher ASK 21</td><td>Verletzte</td><td>tödlich</td><td>schwer</td><td>leicht</td></tr>
<tr><td>Betriebsart</td><td>Luftfahrzeug 1: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR
Luftfahrzeug 2: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR</td><td>Besatzung</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Vergleichbare Fälle</td><td rowspan="2">Unfall in Bex (LSGB) vom 22. Juli 2021, bei dem ein für den Start bereitgestelltes Segelflugzeug vom nicht vollständig eingezogenen Schleppseil des landenden Schleppflugzeuges beschädigt und eine Person am Boden leicht verletzt wurde (vgl. summarischer Bericht HB-KAW)</td><td>Passagiere</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Dritte</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>

Ereignis	**Schwerer Vorfall (Fastkollision)**	**Datum, Uhrzeit**	**24.08.2025, 13:37 UTC**		
Ort, Staat	**Rund 3 km NE von Rapperswil-Jona (SG), Schweiz**	**Schaden am Luftfahrzeug**	**Unbeschädigt**		
Sachverhalt	Im Reiseflug von St. Gallen-Altenrhein (LSZR) nach dem Flugplatz Hausen am Albis (LSZN) näherte sich der einmotorige Schulterdecker in einer Sinkflugphase auf südwestlichem Kurs dem Zürichsee, als plötzlich etwa 3 km nordöstlich der Ortschaft Rapperswil-Jona (SG) in rund 4000 ft AMSL die akustische Warnung „*traffic traffic*“ ertönte. Gleichzeitig bemerkte der Pilot einen Deltasegler, der sehr schnell von unten in seine Flugbahn aufstieg. Die geschätzte Distanz betrug zu diesem Zeitpunkt etwa 100 bis 200 ft. Der Pilot leitete umgehend ein Ausweichmanöver ein, indem er in einer Linkskurve in den Steigflug überging. In Kontakt mit dem Fluginformationszentrale *Zurich Information* informierte der Pilot den diensthabenden *Flight Information Service Officer* (FISO) über die Fastkollision. Nach Angaben des Piloten sei vor Ertönen des akustischen Warnsignals auf dem ATD-57-Display, auf dem Flarm- und ADS-B-Signale des umgebenden Luftverkehrs zur Anzeige gebracht würden, nichts zu sehen gewesen. Auch nach der Fastkollision sei der Deltasegler nicht auf dem Display erschienen; ebenso sei für *Zurich Information* der Verkehr nicht sichtbar gewesen.				
Muster	F177RG	**Verletzte**	**tödlich**	**schwer**	**leicht**
Betriebsart	Allgemeine Luftfahrt – Privatflug	**Besatzung**	0	0	0
Vergleichbare Fälle	-	**Passagiere**	0	0	0
		Dritte	-	-	-

<table>
<tr><th>Ereignis</th><th colspan="2">Schwerer Vorfall (Airprox)</th><th colspan="2">Datum, Uhrzeit</th><th>27.09.2025, 12:43 UTC</th></tr>
<tr><th>Ort, Staat</th><th colspan="2">1 km nordöstlich von Belfaux (FR), Schweiz, etwa 3800 ft AMSL</th><th colspan="2">Schaden am Luftfahrzeug</th><th>Unbeschädigt</th></tr>
<tr><td>Sachverhalt</td><td colspan="5">Der Pilot an Bord des Motorflugzeuges vom Typ C182 befand sich im Reiseflug in 3800 ft AMSL mit zugeschaltetem Autopiloten und näherte sich der Stadt Fribourg, als er von der Platzverkehrsleitstelle Payerne einen Durchflug der Kontrollzone verlangen wollte. Da diese nicht aktiv war, setzte er seinen Flug in nordwestlicher Richtung unter Hörbereitschaft auf der Platzfrequenz fort. Kurz darauf wurde vom Traffic Information System (TIS) des Garmin G1000 die Warnung „Traffic, traffic, 11 o’clock, same altitude, 1 mile” ausgegeben. Der Pilot leitete daraufhin eine Rechtskurve ein, indem er den Drehknopf des Steuerkurs (heading) am Autopiloten um 30 Grad nach rechts drehte. Einige Sekunden später erhielt er eine Warnung auf seiner App Air Navigation Pro mit SafeSky. Kurz darauf erblickte er ein einmotoriges Leichtflugzeug des Musters Beech BE33 in einer Rechtskurve an ihm vorbeifliegen.
Im Rahmen eines Checkfluges zur Revalidierung der Klassenberechtigung für einmotorige Kolbenmotorflugzeuge näherte sich die Beech BE33 aus nordwestlicher Richtung der Stadt Fribourg in der Absicht, sich in den Platzverkehr des Flugplatz Ecuvillens (LSGE) einzugliedern, als an Bord das Verkehrshinweissystem (Traffic Advisory System – TAS) eine Warnung betreffend ein anderes Luftfahrzeug ausgab. Die beiden Insassen erkannten die sich annähernde Cessna auf ihrer 2 Uhr Position und setzten den Sinkflug nach der Kreuzung fort.
Der geringste Abstand zwischen den beiden Motorflugzeugen, die sich beide in einer Höhe von 3800 ft AMSL befanden, betrug etwa 100 m.</td></tr>
<tr><td>Muster</td><td>Luftfahrzeug 1: Cessna C182
Luftfahrzeug 2: Beech BE33</td><td>Verletzte</td><td>tödlich</td><td>schwer</td><td>leicht</td></tr>
<tr><td>Betriebsart</td><td>Luftfahrzeug 1: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR
Luftfahrzeug 2: Allgemeine Luftfahrt – Privatflug, VFR</td><td>Besatzung</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Vergleichbare Fälle</td><td rowspan="2">Fastkollision zwischen zwei Motorflugzeug vom 24. Januar 2021, (vgl. Summarischer Bericht)</td><td>Passagiere</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td></td><td>Dritte</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>

Bern, 21. Oktober 2025