



Präventions-Bulletin 2024/3

Die folgende Auflistung enthält sachdienliche Informationen im Sinne von Art. 56 VSZV für die Prävention von Unfällen und schweren Vorfällen, die im Rahmen von 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.

La liste suivante contient des informations pertinentes au sens de l'article 56 OEIT pour la prévention des accidents et des incidents graves, qui ont été obtenues dans le cadre d'enquêtes préliminaires sur des incidents et pour lesquelles aucune enquête n'est ouverte pour des raisons d'efficacité. Elle est présentée par ordre chronologique et comprend les incidents dont les enquêtes préliminaires ont pu être achevées à la fin du trimestre concerné. Les informations ne prétendent pas être exhaustives, elles sont anonymes et visent à contribuer à la conscience de la sécurité (*awareness*) des différents groupes de circulation concernés.

Toutes les heures mentionnées dans ce bulletin de prévention sont indiquées en temps universel coordonné (*Coordinated Universal Time* – UTC). La relation entre l'UTC et l'heure normale valable pour la Suisse (*Local Time* - LT) est la suivante, selon la période où l'heure d'Europe centrale (CET) ou l'heure d'été d'Europe centrale (CEST) s'applique :

LT = CET = UTC + 1 h ou

LT = CEST = UTC + 2 h

Un glossaire des abréviations utilisées est disponible sur le site Internet du Service suisse d'enquête de sécurité.



| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 07.05.2024, 16:00 UTC | | |
|---------------------|---|-------------------------|-----------------------|--------|--------|
| Ort, Staat | Flughafen Zürich (LSZH), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | Kurz vor dem Zurückstossen vom Dock (<i>Push back</i>) meldete die Kabinenbesatzung eine Rauchentwicklung im hinteren Bereich der Kabine. Der Rauch roch nach elektrischem Brand. Die thermische Überhitzung der Batterie des Hilfsaggregats (<i>Auxiliary Power Unit – APU</i>) führte dazu, dass die austretenden heissen Gase durch den seitlichen Spalt zwischen der Aussenwand und der Innenverkleidung in die Passagierkabine gelangten. Die Kabine war nicht bedruckt. Die Besatzung öffnete die Türen und evakuierte die Passagiere über die noch angedockten Rolltreppen. Die APU-Batterie verfügt weder über ein autonomes Feuerdetektionssystem noch ein dediziertes Feuerlöschsystem. Die APU-Batterie verfügt über einen Überhitzungsmelder, der eine Warnung im Cockpit aktivierte. | | | | |
| Muster | B777 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Linienflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |

| Ereignis | Schwerer Vorfall mit Verletzten | Datum, Uhrzeit | 28.06.2024, 07:50 UTC | | |
|---------------------|--|-------------------------|-----------------------|--------|--------|
| Ort, Staat | Lavey, Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Bei Transportarbeiten wurde ein Flughelfer vom Lasthaken getroffen und stürzte zu Boden. | | | | |
| Muster | Kawasaki Vertol 107-II | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Arbeitsflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | 1 |

| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 05.07.2024, 13:10 UTC | | |
|---------------------|---|-------------------------|-----------------------|--------|--------|
| Ort, Staat | Flugplatz Gruyère (LSGT), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | Als der Pilot des Segelflugzeuges nach der Landung von der Graspiste 35 rollte, betätigte er die Luftbremsen in der Meinung, dass damit auch die Radbremsen wie bei der DG500, die zu Beginn des Jahres viel geflogen war, betätigt würden. Der Pilot ging von einem Bremsversagen aus. Kurz vor dem Zusammenstoss mit einem geparkten Flugzeug bemerkte er, dass die Bremsen am Steuerknüppel zu betätigen sind, wie bei einem Fahrrad. Der Aufprall erfolgte mit einer Geschwindigkeit von rund 15-20 km/h. | | | | |
| Muster | SA Centrair 101 A | 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 | 09.07.2024, 12:10 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Grenchen (LSZG), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Beim Schleppstart auf der Segelfluggpiste 24 forderte der Schlepppilot den Segelflugpiloten zum Klinken auf, als er feststellte, dass das Schleppflugzeug nicht mehr beschleunigte bzw. nicht an der erwarteten Stelle abhob. Nach einer erneuten Aufforderung an den Segelflugzeugpiloten kappte der Pilot das Seil und konnte in der Folge abheben und die angrenzende Kantonsstrasse in sehr geringer Höhe überfliegen. Es entstand kein Schaden, verletzt wurde niemand. Die technische Untersuchung des Schleppflugzeuges ergab keine Anhaltspunkte, die auf eine Leistungseinbusse während des Startlaufes hindeuten. Die unmittelbare Gefährdung des Verkehrs auf der angrenzenden Kantonsstrasse war erheblich. | | | | |
| Muster | Robin DR400/180R, Alexander Schleicher ASW24 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | Zwischenfälle mit Verweis auf Gefährdung Dritter (Sicherheitsempfehlung Nr. 461) | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |

| | | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Unfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 09.07.2024, 13:15 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Langenthal (LSPL), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Schwer beschädigt | | |
| Sachverhalt | Beim Ausrollen nach der Landung gierte das Heckradflugzeug unvermittelt nach links und überrollte die Piste seitlich. Dabei brach das Fahrwerk ein und das Flugzeug wurde schwer beschädigt. | | | | |
| Muster | SW-51 Mustang, Eigenbauflugzeug | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |

| | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------------|------------------------------|--|--|
| Événement | Incident grave avec des blessés légers | Date, heure | 12.07.2024, 10h00 UTC | | |
| Lieu, Pays | Aérodrome d'Ecuvillens (LSGE) | Dommages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | Le 28 juin 2024, la détection de monoxyde de carbone (CO) dans l'habitacle a été rapportée suite à une alarme de CO apparue sur le détecteur de CO intégré au casque audio du pilote. Lors du contrôle de l'échappement, une pipe d'échappement et une rotule sur le collecteur d'échappement sont trouvées usées. L'avion est mis hors service le temps de réparation de l'échappement et du changement de moteur qui s'est trouvé due pour sa révision à la fin du mois de juin 2024. Etant donné que la réparation de l'échappement nécessitait un délai de plusieurs semaines, le nouveau moteur a été installé le 12 juillet 2024 avec un tube d'échappement neuf et le collecteur d'échappement usagé qui ne montrait ni crique ni dégât majeur. Après avoir effectué un point fixe (<i>run up</i>) sans détection de CO, un vol de contrôle a été effectué par un instructeur le même jour. Peu après le décollage de l'aérodrome d'Ecuvillens (LSGE), le pilote ne se sent pas bien. Selon ses dires, il a commencé à sentir des fourmillements dans la bouche et des scintillements dans les yeux ; quelques secondes après, le détecteur de CO s'est mis à « biper » et le pilote a | | | | |



| | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------------|------------------|---------------|----------------|
| | <p>eu la sensation de perdre connaissance. Il décide d'effectuer un atterrissage d'urgence à Ecuwillens. Etant un peu haut et un peu vite pour sortir les volets, le pilote positionne la commande des gaz au ralenti et prend une assiette cabrée pour freiner l'avion ; suite à cette manœuvre le moteur s'arrête. En corrigeant l'assiette de l'avion vers le bas pour atteindre la vitesse de plané optimal, le pilote parvient à atterrir sur la piste 27. Au sol, le pilote essaie de redémarrer le moteur qui démarre facilement ; lors de la mise au ralenti du moteur devant l'atelier de maintenance, le moteur s'arrête à nouveau. Sur le chemin du retour, le pilote a dû s'arrêter deux fois pour vomir et il n'a pas été bien durant le week-end.</p> <p>En raison du problème de CO rapporté, le collecteur d'échappement est envoyé pour contrôle et réparation en Allemagne entre le 12 juillet et le 31 juillet. Concernant l'arrêt du moteur au ralenti, la commande de ralenti du moteur est réglée par l'atelier de maintenance de manière à ce que la manette des gaz située sur la console centrale arrive en butée ralenti avant d'arriver en butée ralenti sur les carburateurs.</p> <p>Lors de la remise en service de l'avion à la fin du mois d'août, plusieurs vols de contrôle avec différentes configurations ont été effectués. Il a été constaté que lorsque les fenêtres latérales sont ouvertes en vol, le détecteur de monoxyde de carbone (CO) produit une alarme. Une signalisation est alors installée dans la cabine pour informer les pilotes du danger d'ouvrir les fenêtres latérales durant le vol et une notice interne est distribuée aux utilisateurs de l'avion afin de les informer du danger.</p> <p>Suite à ces mesures prises, aucun <i>safety report</i> n'a été déposé concernant la thématique du monoxyde de carbone (CO).</p> | | | | |
| Type d'aéronef | DV 20 | Blessés | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – Vol privé | Équipage | 0 | 0 | 1 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |

| | | | | | |
|----------------------------|---|--------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 13.07.2024, 11:05 UTC | | |
| Ort, Staat | 4 km nordöstlich von Puidou (VD), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | <p>Auf einem Flug von Triengen (LSPN), zusammen mit einem Passagier an Bord, stellte der Pilot im Reiseflug bei Montreux einen Anstieg der Öltemperatur fest, begleitet von einem allmählichen Leistungsverlust. Da der Leistungsverlust immer stärker wurde, entschied sich der Pilot für eine vorsorgliche Aussenlandung. Als der Pilot im kurzen Endanflug die Leistung vor Landung in den Leerlauf reduzierte, setzte der Motor aus. Der Pilot konnte das Flugzeug auf einer Wiese landen. Die beiden Insassen blieben unverletzt. Das Fahrwerksbein wurde leicht verbogen. Der Pilot konnte nach dem Öffnen der Motorhaube einen Ölaustritt unter einem der mittleren beiden Zylinder feststellen. Beim Motor des Flugzeuges handelt es sich um einen Jabiru 3300, ein 6 Zylinder Boxermotor mit Vergaser.</p> <p>Das Flugzeug war rund 14 Betriebsstunden vor dem Zwischenfall, am 3. März 2024, der letzten Jahreskontrolle unterzogen worden.</p> | | | | |
| Muster | Jabiru Aircraft Pty Ltd. J250, Eigenbauflugzeug | 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 | 27.07.2024, 10:15 UTC | | |
| Ort, Staat | Flughafen St. Gallen-Altenrhein (LSZR) | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | Beim ersten Versuch den Motor des Flugzeuges zu starten, wurde der Vergaser überflutet und der Pilot musste den Propeller einige Male von Hand drehen. Bei einem weiteren Versuch den Motor von Hand zu starten, war der Gashebel nicht ganz in Leerlauf-Position. Als der Motor ansprang, setzte sich das Flugzeug trotz angezogene Parkbremse in Bewegung. Der Pilot war nicht in der Lage, das Flugzeug zu stoppen, und das Flugzeug bewegte sich in spiralförmigen Bewegungen in Richtung Rollweg. Als die Drehbewegung nach einer Weile regelmässiger wurde, konnte der Pilot das Flugzeug von der linken Seite erreichen und den Leistungshebel zurücknehmen. Während diesen Rotationen berührte das Flugzeug zwei Rollweg-Lampen und beschädigte diese. Das Flugzeug wurde am hinteren, rechten Rumpf beschädigt. | | | | |
| Muster | Piper J3C-65/L-4 | 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 | 31.07.2024, 12:59 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Gruyères (LSGT), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Schwer beschädigt | | |
| Sachverhalt | Nach einem mehrstündigen Streckensegelflug ins Wallis kehrte der Pilot mit dem einsitzigen, mit einem Elektroantrieb ausgestatteten eigenstartfähigen Hochleistungssegelflugzeug an den Startflugplatz Gruyères zurück. Über der Region von Gruyères befand sich zu diesem Zeitpunkt eine aktive Gewitterfront mit stark drehenden Winden und heftigen Turbulenzen. Während des Gegenanfluges auf die Piste 17 erkannte der Pilot, dass er die Landebahn nicht sicher erreichen würde, weshalb er eine Aussenlandung in einem Feld westlich des Flugplatzes durchführte. Bei der Landung prallte das Segelflugzeug hart auf dem Boden auf und wurde an Rumpf und Tragflächen stark beschädigt. Der Pilot blieb unverletzt. | | | | |
| Muster | Jonkers JS-MD 3 RES | 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 | 03.08.2024, 13:45 UTC | | |
| Ort, Staat | Flughafen Genf (LSGG), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Die Flugverkehrsleitung bewilligte den Start des einmotorigen Leichtflugzeuges auf der Hartbelagpiste 04. Der sich alleine an Bord befindende Flugschüler startete in entgegengesetzter Richtung entlang der Hartbelagpiste 22 und meldete 10 Sekunden später am Funk, dass er Magenschmerzen habe. Das Flugzeug landete nach einer Umkehrkurve auf der Hartbelagpiste 04. Eine vor Ort durchgeführte medizinische Untersuchung ordnete die Symptome einer Dehydrierung zu. Es herrschte Sommerwetter mit den dafür üblichen, warmen Nachmittagstemperaturen. Das System zur Überwachung über das Eindringen und die Warnung vor Konflikten im Pistenbereich (<i>Runway Incursion Monitoring and Conflict</i> | | | | |



| | | | | | |
|----------------------------|--|-------------------|----------------|---------------|---------------|
| | <i>Alert System</i> – RIMCAS), das eine Warnung abgeben kann, wenn ein Flugzeug auf der falschen Piste startet, war nicht für diesen Fall konfiguriert. Ein Linienflugzeug befand sich zur gleichen Zeit im Anflug auf die Piste 04 und rund 6 NM von der Pistenschwelle entfernt. | | | | |
| Muster | Piper P28 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Schulungsflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |

| | | | | | |
|----------------------------|--|--|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Unfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 06.08.2024, 10:05 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Wangen-Lachen (LSPV), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Schwer beschädigt | | |
| Sachverhalt | Der Pilot war mit dem einmotorigen Leichtflugzeug und zwei Passagieren an Bord kurz vor Mittag in Kägiswil gestartet. Nach rund 35 Minuten Flugzeit erfolgte der Anflug auf den Flugplatz Wangen-Lachen (LSPV) auf die Piste 08. Da sich noch ein anderes Flugzeug im Pistenbereich befand, flog der Pilot im Endanflug einen Vollkreis auf rund 600 ft über Grund. Während des nachfolgenden kurzen Endanfluges betrug die angezeigte Fluggeschwindigkeit 70 bis 75 kt. Nachdem die C182 vollständig auf der Piste aufgesetzt hatte, entschied sich der Pilot durchzustarten. Das Abheben am Ende der Piste gelang nicht und der Pilot brach das Durchstartmanöver ab. Das Flugzeug kam rund 120 m nach Pistenende im Moorland zum Stillstand, nachdem das Bugfahrwerk eingeknickt war und der Propeller Bodenberührung gehabt hatte. Alle Insassen blieben unverletzt. | | | | |
| Muster | Cessna 182S | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| | | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |
| Vergleichbare Fälle | 05.03.2018, HB-DVZ, summarischer Bericht | Das Motorflugzeug überrollte nach einer langen Landung infolge zu hoher Anfluggeschwindigkeit seitlich die Hartbelagpiste und kam weichen Untergrund wenige Meter vor dem Ufer zum Stillstand kam. | | | |

| | | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 09.08.2024, 09:11 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Münster (LSPU), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | Der Pilot musste nach der Landung einige Korrekturen über die Pedale des Seitensteuers vornehmen, um das Heckradflugzeug auf der Pistenachse zu halten. Rund 85 m nach dem Aufsetzen gierte das Flugzeug nach rechts und verliess rund 15 m danach mit dem Hauptfahrwerk die Piste. Die linke Flügelspitze berührte dabei den Boden. | | | | |
| Muster | Piper P18 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |



| | | | | | |
|----------------------------|---|--------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte (Aiprox) | Datum, Uhrzeit | 09.08.2024, 12:25 UTC | | |
| Ort, Staat | Anflug Militärflugplatz Payerne (LSMP), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Die Besatzung des Geschäftsreiseflugzeuges befand sich im Instrumentenanflug auf die Piste 23 des Flugplatzes Payerne in rund 6000 ft AMSL im Bereich des Wegpunktes VALAD innerhalb der TMA, als sie aufgrund einer Kollisionswarnung ein Ausweichmanöver fliegen musste. Die Kollisionswarnung betraf ein Leichtflugzeug, das ohne Kontakt zur Flugverkehrsleitung die TMA von Norden nach Süden durchflog. | | | | |
| Muster | 1) Tecnam P2008 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| | 2) Dassault Falcon 900 | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Betriebsart | 1) Allgemeine Luftfahrt – Flugart nicht bekannt | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | 2) Allgemeine Luftfahrt – Bedarfsfliegerei | Dritte | - | - | - |
| Vergleichbare Fälle | Weitführende Information zu Luftraumverletzungen in der Schweiz finden sich beispielsweise im Schlussbericht über die gefährliche Annäherung (Airprox) zwischen einem Verkehrsflugzeug Airbus A20N und einem Motorflugzeug vom 13. Oktober 2019 (vgl. Schlussbericht Nr. 2374). | | | | |

| | | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 10.08.2024, 10:00 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Locarno (LSZL) | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Während des Anfluges wurde der Pilot eines Leichtflugzeuges durch die Flugverkehrsleitung angewiesen, aufgrund von weiterem Flugverkehr anstatt der Hartbelagpiste 26R die Graspiste 26C anzufliegen. Die Flugverkehrsleitung sah das Flugzeug auf die Piste 26R anfliegen und befahl einen Durchstart. Der Pilot wurde nach dem Fliegen einer Platzvolte angewiesen, auf der Hartbelagpiste 26R zu landen. Das Flugzeug landete anschliessend im Gras rechts ausserhalb des Pistenbereichs 26R. Der verantwortliche Pilot gab an, dass er durch die Hitze des Sommertages gestresst gewesen sei und die Fahrspuren am rechten Rand der Hartbelagpiste als Markierungen einer Graspiste interpretierte. | | | | |
| Muster | Cessna C 172R | 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 | 15.08.2024, 12:30 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Yverdon-Les-Bains (LSGY) | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Das Flugzeug flog bei leichtem Rückenwind auf die Piste 04 an, setzte im Bereich der Hälfte der Piste auf und konnte nicht vor dem Pistenende zum Stillstand gebracht werden. Nach dem Überrollen des Pistenendes drehte das Flugzeug nach rechts in ein bewirtschaftetes Gemüsefeld. | | | | |
| Muster | Cirrus SR22 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| | | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |
| Vergleichbare Fälle | 05.06.2021, HB-KEH, Summarischer Bericht | Das Motorflugzeug überrollte nach einer langen Landung infolge zu hoher Anfluggeschwindigkeit die nasse Hartbelagpiste und kollidierte mit Hindernissen. | | | |

| | | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte (Airprox) | Datum, Uhrzeit | 17.08.2024, 14:11 UTC | | |
| Ort, Staat | Bielensee, Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Das Flugzeug befand sich auf einem Rundflug in rund 4000 ft AMSL, als die Besatzung eine Sprühdrohne mit 4 Rotortragarmen und einem grossen Hauptkörper auf gleicher Höhe und südlich der eigenen Position erblickte. Die Drohne war für Kollisionswarngeräte nicht sichtbar und hatte keine Positionslichter. | | | | |
| Muster | Flugzeug: Piper Pa28 Drohne: unbekannt, möglicherweise 30-50 kg Klasse | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| | | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Dritte | - | - | - |



| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte (Airprox) | Datum, Uhrzeit | 21.08.2024, 11:45 UTC | | |
|----------------------------|---|-------------------------|-----------------------|---------------|---------------|
| Ort, Staat | Forsthaus Brienz (BE), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Am Nachmittag befand sich ein Helikopter mit einer Unterlast an einer 70 m Leine im Anflug auf den Abladeort beim Forsthaus Brienz, der innerhalb der Kontrollzone (<i>Control Zone – CTR</i>) Meiringen liegt, als der Pilot ungefähr zeitgleich vom Flughelfer sowie vom Platzverkehrsleiter des Flugplatzes Meiringen (LSMM) auf einen Gleitschirm aufmerksam gemacht wurde. Dieser erschien dem Piloten plötzlich im vorderen Sichtbereich in etwa gleicher Flughöhe und in einer geschätzten Distanz von rund 100 m. Die Platzverhältnisse aufgrund der Felsen sowie der dortigen Hindernisse (Hochspannungsleitung) waren beschränkt. Es gelang dem Piloten, den Flugweg leicht anzupassen und so die Situation zu entschärfen. Nach Angaben des Piloten war die Situation aufgrund der vorausgehenden Warnung nicht äusserst kritisch, hätte sich jedoch ohne diese durchaus als solche erweisen können. Der Gleitschirmpilot stand nicht im Funkkontakt mit der Platzverkehrsleitstelle. In den vorausgehenden 24 Monaten wurden der SUST insgesamt 18 Einflüge von Luftfahrzeugen in die kontrollierten Lufträume des Flugplatzes Meiringen ohne vorgängige Kontaktaufnahme mit der Flugverkehrsleitung gemeldet. | | | | |
| Muster | AS 350 B3 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Arbeitsflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |

| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 24.08.2024, 09:45 UTC | | |
|--------------------|--|-------------------------|-----------------------|--|--|
| Ort, Staat | Im Reiseflug über Orsières (VS), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | Nach dem Start in Ecuwillens befand sich das Flugzeug nach dreiviertel Stunden im Reiseflug in der Gegend von Orsières auf rund 11 000 ft AMSL, als der Pilot plötzlich einen Leistungsverlust, begleitet von starken Vibrationen, feststellte. Der Pilot beschloss, eine vorsorgliche Landung in Sion (LSGS) durchzuführen, und informierte die Platzverkehrsleitstelle entsprechend. Das Flugzeug landete rund 10 Minuten später ohne weitere Ereignisse. Als der Pilot von der Piste rollte, stellte der Motor plötzlich ab. Es handelt sich um einen Vier-Zylinder Lycoming Motor des Modells IO-360-L2A mit rund 1900 Betriebsstunden seit der letzten Grundüberholung (<i>Time Since Overhaul – TSO</i>). Im Rahmen der Fehlersuche wurde das Auslassventil des Zylinders Nr. 3 in der offenen Position blockiert vorgefunden. Das Führungsmaterial der Auslassventile war mit einem erhöhten Chromanteil für verbesserte Verschleisseigenschaften ausgestattet. Gemäss den Vorgaben der Änderungsanweisung (Service Bulletin – SB) 338C mit dem Titel „ <i>Procedure to Determine Exhaust Valve and Guide Condition</i> “ (sinngemäss übersetzt: «Verfahren zur Bestimmung des Zustands von Auslassventil und Führung») wurden die restlichen Zylinder überprüft. Bei den beiden Zylindern Nr. 2 und 4 lagen die Werte ausserhalb der empfohlenen Toleranzen der zulässigen Ventilschaftbewegung. Für Motoren ohne verbessertes Material der Auslassventilführungen empfiehlt der Hersteller, das SB 338C spätestens alle 400 Betriebsstunden durchzuführen. Bei Motoren mit einem erhöhten Chromanteil empfiehlt der Hersteller in der Service Instruction 1485 A unter dem Titel „ <i>Exhaust Valve and Guide Identification Procedure</i> “ (sinngemäss übersetzt: «Verfahren zur Identifikation für Auslassventil und Führung»), das SB 338C nach der Hälfte des empfohlenen Grundüberholungszeitraums oder nach 1000 ± 10 % Betriebsstunden, je nachdem, was zuerst eintritt, durchzuführen. Nach der Propellerberührung mit einer am Bugrad angebrachten Schleppstange im März 2022 war in der Folge das SB 338C am Motor bei einer Betriebszeit von 870 h TSO ausgeführt worden. | | | | |



| | | | | | |
|----------------------------|-----------------------------------|-------------------|----------------|---------------|---------------|
| Muster | Cessna 172R | 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 | 25.08.2024, ca. 12:30 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz St. Gallen-Altenrhein (LSZR), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | <p>Aufgrund eines auf die Piste 10 anfliegenden Flugzeuges akzeptierte die Flugbesatzung die Freigabe der Platzverkehrsleitung, über den Rollweg N für den nachfolgenden Start auf der Piste 28 zu rollen. Nach Erhalt der Freigabe für den Start, verliess das Flugzeug den Rollhaltepunkt und die Flugbesatzung spürte, wie das linke Fahrwerkbein ins weiche Gras links vom Rollweg rollte. Der Versuch, mit rechtem Seitenruder und unter Betätigung der rechten Radbremse das Flugzeug zurück auf den Rollweg zu rollen, führte dazu, dass der linke Propeller den weichen Untergrund berührte.</p> <p>Um ähnliche Zwischenfälle zu vermeiden, werde gemäss Flugplatzleitung eine Liste erstellt, anhand derer nur noch Flugzeugen mit einem Radstand von weniger als 4.3 m das Rollen über den Rollweg N gewährt wird.</p> | | | | |
| Muster | Piper PA-42-720 Cheyenne III | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Bedarfsfliegerei | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |

| | | | | | |
|----------------------------|---|---|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte (Fastkollision) | Datum, Uhrzeit | 20.09.2024, 09:22 UTC | | |
| Ort, Staat | Platzkontrollbereich Meiringen (BE), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keine | | |
| Sachverhalt | <p>Die Cessna befand sich auf einem Rundflug in den Berner Alpen und durchquerte die CTR via Axalp in Richtung Brünigpass. Die Pilatus Porter mit weiss-rottem Anstrich befand sich im Steigflug südlich des Dorfes Meiringen. In Richtung Brünigpass gab das Kollisionswarngerät der Cessna eine Warnung an den Piloten ab, der daraufhin die Porter unterhalb seines Flugzeuges bemerkte. Die Porter hatte bereits ein Ausweichmanöver nach unten durchgeführt.</p> <p>Die Platzverkehrsleiter in Meiringen verfügen nicht über ein Radarbild, das die Flugzeuge, die im Tal fliegen, darstellt. Beide Flugzeuge wurden von einem Radarsystem erfasst, das für den Betrieb noch nicht zugelassen ist.</p> | | | | |
| Muster | Cessna C172 Pilatus PC-6 Porter | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| | | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug Militärische Luftfahrt | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |
| Vergleichbare Fälle | 12.02.2015, J-3089 vs. HB-ZNH, Schlussbericht Nr. 2270 | Gefährliche Annäherung (Fastkollision) zwischen einem Kampfflugzeug der Schweizer Luftwaffe im Steigflug und einem Helikopter im Sinkflug | | | |



| | | | | | |
|----------------------------|---|---|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Schwerer Vorfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 25.09.2024, 07:35 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz St. Gallen-Altenrhein (LSZR), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | Der Motor des Leichtflugzeuges fiel nach einem rund einstündigen Rundflug aus. Der Pilot konnte im Gleitflug den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein erreichen und ohne weitere Vorkommnisse landen. Nach der Landung wurde festgestellt, dass einer der beiden Treibstofftanks leer war. | | | | |
| Muster | Piper PA-28 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| | | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |
| Vergleichbare Fälle | 17.06.2021, HB-SGI, Schlussbericht Nr. 2399 | Nach einem mehrstündigen Rundflug erlitt das Flugzeug kurz nach erneutem Abheben einen Kontrollverlust und stürzte aufgrund eines Motorausfalls infolge Treibstoffmangels auf eine Wiese. | | | |

| | | | | | |
|----------------------------|---|--------------------------------|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Unfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 21.09.2024, 12:50 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Sion (LSGS) | Schaden am Luftfahrzeug | Schwer beschädigt | | |
| Sachverhalt | Bei der Landung brach das Bugfahrwerk ein und das Flugzeug kam auf der Piste zum Stillstand | | | | |
| Muster | Eigenbauflugzeug Glasair III RG | 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 | 21.09.2024, 08:30 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Speck-Fehraltorf (LSZK) | Schaden am Luftfahrzeug | Leicht beschädigt | | |
| Sachverhalt | Die Besatzung der AN2 plante nach dem Losrollen vom Standplatz eine Drehung nach rechts gegen den Rollhaltepunkt der Piste 30. Beim Einschlagen des Seitenruders und Betätigen der Bremsen blieb die Bremswirkung aus. Die Maschine drehte nur langsam nach rechts und in der Folge kollidierte das Heck der AN2 mit dem Propeller und dem Flügel der C172, die mit laufendem Motor neben der Tankstelle stand. Flügel und Propeller der C172 sowie das Heck der AN2 wurden beschädigt. | | | | |
| Muster | Antonow AN2 Cessna C172 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| | | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| Vergleichbare Fälle | - | Dritte | - | - | - |



| | | | | | |
|----------------------------|---|--|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Unfall mit Verletzten | Datum, Uhrzeit | 25.09.2024, 15:57 UTC | | |
| Ort, Staat | Axenstrasse (SZ), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Keiner | | |
| Sachverhalt | <p>Beim Transport eines Kompressors, der auf einer Plattform in der Felswand der Axenstrasse deponiert werden sollte, wurde einer der beiden Arbeiter des Felstechnikunternehmens eingeklemmt. Dieser zog sich Verletzungen am Brustkorb zu (gebrochene Rippen) und musste durch die Rega ins Spital geflogen werden.</p> <p>Für die nachfolgenden Tage war schlechtes Wetter angekündigt gewesen. Am Abladepunkt waren keine Flughelfer des Flugbetriebsunternehmens positioniert worden. Das FM-Arbeitsfunkgerät an Bord des Helikopters funktionierte insofern eingeschränkt, als der Pilot nur Funkprüche von den Arbeitern am Boden empfangen konnte, solange er selber keine absetzte, andernfalls die Sprechtaaste nach Betätigen blockiert blieb. Die beiden Flugschreiber, d.h. das Sprach- und Geräuschaufzeichnungsgerät (<i>Cockpit Voice Recorder – CVR</i>) sowie der Flugdatenschreiber (<i>Flight Data Recorder – FDR</i>) des amerikanisch immatrikulierten Helikopters waren deaktiviert.</p> | | | | |
| Muster | Vertol BV-107 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| Betriebsart | Allgemeine Luftfahrt – Gewerbsmässig | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| | | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | 1 |
| Vergleichbare Fälle | Im Folgenden sind vergleichbare Arbeitsunfälle mit Helikoptern angeführt, bei denen der Rotorabwind (<i>downwash</i>) eine Rolle spielte: | | | | |
| | 14.05.2003, HB-XWH, Schlussbericht Nr. 2023 | Bei der Demonstration des Rotorabwindes wurde eine Person verletzt, als sie infolge des <i>downwash</i> weggedrückt wurde und über eine Mauer stürzte. | | | |
| | 29.10.2004, HB-XKE, Schlussbericht Nr. 2054 | Am Aufnahmeplatz wurde eine Person am Rücken von einem 4 m langen Kantholz verletzt, dass infolge des <i>downwash</i> aufgewirbelt worden war. | | | |
| | 24.09.2007, HB-XVM, Schlussbericht Nr. 2021 | Infolge des <i>downwash</i> wurde eine Person von einer umstürzenden Backsteinmauer verletzt. | | | |
| | 02.09.2009, HB-XQJ, Schlussbericht Nr. 2127 | Ein Flughelfer wurde von einem infolge des <i>downwash</i> umkippenden, ungesicherten Fertigbauelement tödlich verletzt. | | | |
| | 18.11.2011, HB-ZES, Schlussbericht Nr. 2174 | Infolge des <i>downwash</i> wurde eine Person von einem umkippenden Fertigbauelement verletzt. | | | |
| | 13.10.2017, HB-XVM, Schlussbericht Nr. 2324 | Unter dem Einfluss des <i>downwash</i> kippten ungenügend gesicherte Fertigbauelemente auf zwei Arbeiter und verletzt diese erheblich. | | | |
| | 5. Juli 2019, HB-ZNH, Einstellung der Untersuchung | Verletzung eines Mitarbeiters am Boden durch ein umfallendes Verschalungselement, das vom <i>downwash</i> des Helikopters erfasst worden war. | | | |



| | | | | | |
|----------------------------|---|--|------------------------------|---------------|---------------|
| Ereignis | Unfall ohne Verletzte | Datum, Uhrzeit | 29.09.2024, 13:37 UTC | | |
| Ort, Staat | Flugplatz Bad Ragaz (LSZE), Schweiz | Schaden am Luftfahrzeug | Schwer beschädigt | | |
| Sachverhalt | Das Ultraleichtflugzeug setzte vor der Hartbelagpiste auf und hob wieder ab. Zu Beginn der Hartbelagpiste landete es wieder, hob wieder ab und wiederholte diesen Vorgang mit grösser werdender Härte, bis das Bugfahrwerk brach. Das beschädigte Flugzeug schlingerte auf der Piste und verliess diese seitlich. | | | | |
| Muster | VL3 | Verletzte | tödlich | schwer | leicht |
| | Allgemeine Luftfahrt – Privatflug | Besatzung | 0 | 0 | 0 |
| | | Passagiere | 0 | 0 | 0 |
| | | Dritte | - | - | - |
| Vergleichbare Fälle | 05.07.2017, HB-CDD, Rapporto Sommario | Mehrmales Aufsetzen führte zu Beschädigungen der Propellerblattspitzen | | | |
| | 13.10.2017, HB-TDD, Summarischer Bericht | Mehrmales Aufsetzen führte zu Beschädigungen der Propellerblattspitzen | | | |
| | 11.06.2020, HB-DFK, Summarische Bericht | Bei der Landung berührte der Propeller den Boden und das Bugfahrwerk wurde beschädigt. | | | |
| | 02.09.2021, HB-KLT, Rapport Sommaire | Nach einem Solo-Navigationsflug führte der Flugschüler eine Dreipunktlandung aus. Dabei werden das Fahrwerk und die Propellerspitzen beschädigt. | | | |

Bern, 28. März 2025