Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Service Suisse d'enquête de Securité SESE

Bureau d'enquête

Bulletin de prévention 2026/2

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 prise de conscience de la sécurité (*awareness*) des différentes parties prenantes concernées.

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 (*Central European Time* – CET) ou l'heure d'été d'Europe centrale (*Central European Summer Time* – 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.

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**			**19.07.2024, 08h44 UTC**
Lieu, Pays	**Ober Biel, Zermatt (VS), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**			**Légèrement endommagé**
Renseignements de base	Le pilote a décollé de l'héliport de Zermatt (LSEZ) et a pris la direction de la vallée. Peu avant le stand de tir, c'est-à-dire quelques secondes seulement après le décollage, il a remarqué un moment de lacet (*yaw moment*), suivi de l'alarme sonore *« low RPM »*. Il a réduit le pas collectif et est passé en autorotation. L'hélicoptère a pu être posé avec succès sur une prairie en pente, dans un terrain fortement accidenté . Le pilote ne se souvenait d'aucune valeur d'affichage précise, telle que le régime du rotor ou d'éventuelles alertes affichées, car, évoluant à très faible hauteur au-dessus du sol, il était concentré sur l'atterrissage d'urgence. Les premières vérifications effectuées par l'entreprise de maintenance sur le site d'atterrissage n'ont révélé aucun indice au niveau de la cellule, du moteur ou du carburant, susceptible d'expliquer cet incident grave. Un essai de fonctionnement du moteur effectué par la suite a montré des paramètres normaux. En raison de l'ancienneté de l'hélicoptère, aucun autre dispositif d'enregistrement n'était disponible pour l'analyse de la panne, hormis le VEMD . Les enregistrements du VEMD n'ont révélé aucun dépassement ni aucun message d'erreur relatifs à ce vol. Des investigations approfondies ont été menées en collaboration avec le BEA, le constructeur de l'hélicoptère et le motoriste. La panne n'a pas pu être reproduite, et les examens approfondis du moteur, du régulateur, du câblage électrique et d'autres composants pertinents n'ont révélé aucun indice permettant d'expliquer cet incident grave.				
Type d'aéronef	AS 350 B3	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Opérations spécialisées	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**	**20.10.2024, 09h45 UTC**
Lieu, Pays	**Magadino, Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Légèrement endommagé**

Renseignements de base

Environ 15 minutes après le décollage, le pilote a remarqué que le message d'alerte « Open Door » (rouge) s'affichait sur l'écran du Garmin G1000. À ce moment-là, il se trouvait à 3'000 ft QNH, au début de l'étape de vent arrière de la piste 26R de l'aérodrome de Locarno (LSZL). En regardant vers l'arrière, il a constaté que la poignée d'ouverture de la porte n'était pas en position fermée. Il a donc demandé au passager assis sur le siège arrière droit de pousser la poignée vers l'avant. Le passager a tenté de pousser la poignée vers l'avant, mais n'y est pas parvenu. Quelques secondes plus tard, la porte s'est ouverte. Elle a été arrachée par le flux d'air, projetée contre l'empennage horizontal et est tombée au sol. Le pilote a déclaré une situation d'urgence et a ensuite pu atterrir à Locarno sans autre incident notable.

La porte qui s'était détachée dans le cas présent a été retrouvée, par hasard, le 27 juillet 2025 à proximité d'une maison de vacances située à la lisière supérieure du village d'Orgnana (commune de Magadino).

L'historique de ce type d'événements fait état des faits suivants :

- L'autorité néerlandaise chargée des enquêtes de sécurité a enquêté sur un incident grave survenu le 29 juin 2011 (PH-TIN), dont les conclusions – à l'exception de la collision avec l'empennage horizontal – coïncident avec celles de l'incident décrit ici. Le rapport mentionne que 30 autres cas similaires s'étaient déjà produits entre 2004 et 2010.
- Le 30 août 2024, le constructeur a publié une lettre d'information technique (*Service Information Letter*), soulignant que la poignée de porte, si elle est en position ouverte, ne doit pas être manipulée en vol, sous peine de voir la porte passagers s'arracher.
- Le 14 octobre 2024, un incident très similaire s'est produit avec un autre DA40 immatriculé en Suisse, alors que celui-ci volait en croisière selon les règles IFR avec deux personnes à bord. L'appareil a ensuite pu atterrir à Augsbourg (Allemagne).

L'enquête menée par le SESE sur un avion de même type a donné les résultats suivants :

- la conception de la poignée de porte ne garantissait pas dans tous les cas un verrouillage sûr ;
- le crochet de sécurité situé à l'intérieur, censé bloquer la porte en cas d'ouverture, ne fonctionnait pas de manière fiable ;
- il n'existait pas de système empêchant la fermeture de la porte avant, lorsque la porte passagers était ouverte.

Le 21 janvier 2025, le responsable de la certification des produits (*Product Certification Manager* – PCM) de l'AESA a déclaré au SESE que l'AESA et les constructeurs savaient depuis 2001 que les portes passagers des modèles DA40 et DA42, qui présentent une conception similaire, pouvaient s'ouvrir de manière imprévue en vol et être arrachées ; depuis 2010, au moins 87 cas ont été recensés sur le DA40 et 43 sur le DA42. En 2025, l'AESA a ajusté la classification des risques liés à ces incidents en raison des dommages potentiels au sol et à l'empennage horizontal.

Le 20 mars 2025, le constructeur a publié le bulletin de service obligatoire (*Mandatory Service Bulletin* – MSB) 40-103 / F4-042 / D4-114 / 40NG-084SB, qui contient des mesures techniques supplémentaires visant à empêcher l'éjection des portes sur les avions de la famille DA 40.

Type d'aéronef	Diamond DA40	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables		**Passagers**	0	0	0

	Rapport final de l'autorité néerlandaise d'enquête sur la sécurité concernant l'incident grave PH-TIN du 29 juin 2011 Rapport final de l'autorité britannique d'enquête sur la sécurité concernant l'incident grave G-LDGB du 16 mai 2023.	**Autres personnes**	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**23.07.2025, 08h40 UTC**	
Lieu, Pays	**Siviez, Nendaz (VS), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Légèrement endommagé**	
Renseignements de base	Dans la matinée du 23 juillet 2025, deux pilotes ont effectué plusieurs rotations de débardage aérien (*logging*) à bord d'un hélicoptère de type K-1200 « K-Max » dans la région de Siviez, à Nendaz (VS). Le premier pilote a d'abord effectué 22 rotations au total, en 1 heure environ. Le deuxième pilote a ensuite effectué d'autres rotations : sa première approche à vide s'est avérée instable, ce qui l'a conduit à l'interrompre et à en effectuer une nouvelle. L'approche suivante s'est déroulée normalement et deux rotations ont été effectuées. La troisième approche, avec comme charge un tronc d'arbre, a été menée à la gauche de deux grands arbres, selon une trajectoire d'approche plate jusqu'au vol stationnaire. Le pilote a ensuite abaissé latéralement le tronc d'arbre et a décroché la charge alors que l'extrémité du tronc se trouvait encore à deux mètres du sol. Afin de pouvoir récupérer d'autres câbles, le pilote a ensuite initié une phase de descente. Au cours de cette phase, l'hélicoptère a soudainement subi un fort mouvement de tangage vers le bas et une rotation vers la droite autour de l'axe vertical. Le pilote a réagi instinctivement, de sorte que l'hélicoptère, après une rotation de 180° et un léger déplacement vers l'avant, s'est éloigné de la pente. La suite du vol et l'atterrissage au point de ramassage se sont déroulés sans incident. Après l'atterrissage, on a constaté que le rotor droit avait heurté la tête de rotor gauche et avait été endommagé. Les investigations ont révélé que certains réglages des commandes étaient incorrects. Ces réglages erronés réduisaient la marge de sécurité en cas de contact entre les pales et la tête de rotor lors d'une situation de « *crossed control* », dans laquelle le manche cyclique et les pédales anti-couple sont actionnés à fond dans des directions opposées. Un tel état *de « crossed control »* n'entraîne normalement qu'un léger contact entre les pales du rotor et la tête de rotor ou la cellule de l'hélicoptère. Les deux pilotes ont indiqué que le comportement en vol des deux hélicoptères K-Max utilisés en service était différent au moment de l'incident grave. Les deux pilotes avaient peu d'expérience sur ce type d'hélicoptère.				
Type d'aéronef	K-1200 « K-Max »	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Opérations spécialisées	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**03.10.2025, 05h35 UTC**	
Lieu, Pays	**Engelberg (OW), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Légèrement endommagé**	
Renseignements de base	L'hélicoptère de transport a été préparé tôt le matin pour une opération de débardage aérien (*logging*) dans la région d'Engelberg. Dans le cadre de la vérification prévol, le mécanicien a notamment contrôlé la liberté de mouvement du rotor principal. Lors des vérifications des systèmes, le pilote a testé la pompe hydraulique auxiliaire ainsi que le frein de rotor ; aucune anomalie n'a été constatée à ce moment-là. Lors du démarrage du moteur n° 1 qui a suivi, le rotor a accéléré comme d'habitude ; la procédure de démarrage complète s'est déroulée un peu plus lentement que d'habitude en raison des températures proches de zéro. Lorsque le pilote a ensuite réglé le régime du premier moteur au ralenti vol *(flight idle*), aucune anomalie n'était visible à ce moment-là non plus. Ce n'est que pendant la procédure de démarrage du moteur n° 2 que le voyant d'alerte « *Main Gearbox Fire* » s'est allumé, à peu près au moment où le deuxième moteur a atteint le régime de ralenti au sol (*ground idle*). Quelques secondes plus tard seulement, le pilote a été informé par l'équipe au sol, qui surveillait la procédure de décollage depuis l'extérieur et avait pu percevoir une lueur rouge à travers les ouvertures et les interstices du carénage, que quelque chose n'allait pas et que les moteurs devaient être coupés. Le reste de l'équipe au sol s'est immédiatement précipité à l'aide d'extincteurs au CO2 pour refroidir les composants surchauffés et empêcher qu'un incendie ne se déclare. Les vérifications effectuées par l'exploitant lors d'un entretien avec l'équipage ont permis de constater ce qui suit : • Le démarrage des moteurs sur ce type d'hélicoptère est possible avec le frein de rotor activé, aussi bien en position *« statique »* qu'en position *« dynamique »* ; • le test du système et les indicateurs du frein de rotor fonctionnaient correctement ; • Pendant la procédure de démarrage, le voyant « *Rotor Brake »* n'était pas allumé. Seul le voyant *« Rotor Brake Safe »* était allumé et le levier de sécurité du frein de rotor *(Rotor Brake Safety Lever)* se trouvait dans la position correspondante *« ARM »*. • Avant le démarrage des moteurs, on vérifie notamment si le frein de rotor (*rotor brake*) est en position *« Flight »*. Rétrospectivement, le pilote n'a pas pu dire avec certitude si le levier du frein de rotor était bien verrouillé en position « *Flight* » ou non. Par ailleurs, une inspection effectuée sur place par le constructeur n'a révélé aucune anomalie au niveau du système hydraulique ou électrique.					
Type d'aéronef	AS 332 C1	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Opérations spécialisées	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés (quasi-collision)**	**Date, heure**	**24.10.2025, 07h09 UTC**		
Lieu, Pays	**Aérodrome de Samedan (LSZS), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**		
Renseignements de base	L'équipage d'un PC-21 des Forces aériennes suisses effectuait un vol à faible hauteur et a signalé à l'AFISO de l'aérodrome de Samedan (LSZS), alors qu'il se trouvait dans la région de la Bernina à 8 300 ft, qu'il allait effectuer un survol à 300 ft au-dessus du sol en direction de l'Albula. Selon ses propres déclarations, l'AFISO a compris que l'avion militaire allait suivre le relief élevé situé à l'écart de l'aérodrome, en vol à faible hauteur. À ce moment-là, un hélicoptère démarrait son moteur à l'aérodrome de Samedan et n'a pas entendu ce message radio, car la radio de son appareil n'était pas encore activée. Peu de temps après, l'hélicoptère circulait en vol rasant en direction de la zone d'approche finale et de décollage (*Final Approach and Take-off Area* – FATO) menant à la piste. De là, le pilote s'apprêtait à décoller pour effectuer un transport de passagers lorsqu'il a été survolé par le PC-21, qui suivait l'axe de la piste en direction de l'Albula à grande vitesse et à basse altitude. L'AFISO a estimé la séparation verticale à environ 30 m, pour une position latérale identique. Les analyses du système d'alerte de collision Flarm embarqué à bord de l'hélicoptère montrent que l'appareil était désactivé pendant ce vol. En revanche, il était activé lors des vols de travail aérien effectués avant et après celui-ci. L'équipage du PC-21 ne s'était plus manifesté sur la fréquence de l'aérodrome après le premier appel dans la zone de la Bernina et avant le survol de la piste. Il n'a pas été possible d'obtenir les données de vol de l'avion militaire, car celles-ci avaient déjà été écrasées par les vols suivants, selon les Forces aériennes. Le PC-21 était équipé d'un système d'alerte de collision actif (*Traffic Advisory System* – TAS). Ce TAS n'a signalé à l'équipage la présence de l'hélicoptère en vol stationnaire qu'immédiatement avant le croisement. L'AFISO n'a transmis aucune information de trafic aux deux aéronefs concernés.				
Type d'aéronef	Aéronef 1 : Pilatus PC-21 Aéronef 2 : Airbus Helicopters H125	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aéronef 1 : Aviation militaire Aéronef 2 : Aviation à la demande	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Quasi-collision entre un PC-21 et un PC-6, le 23 mars 2017, à 2 km à l'est de l'aérodrome de Sitterdorf (cf. rapport sommaire)	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**			**28.10.2025, 12h38 UTC**
Lieu, Pays	**Lac des Quatre-Cantons, Suisse**	**Dommages à l'aéronef**			**Aucun**
Renseignements de base	L'avion se trouvait en vol de montée au-dessus du lac des Quatre-Cantons et était autorisé jusqu'au niveau de vol 270 ; il a cependant poursuivi sa montée jusqu'au niveau de vol 280. Par la suite, l'altitude de vol a oscillé à plusieurs reprises entre le FL 277 et le FL 281, avant que l'avion ne descende légèrement en dessous du FL 269. Il s'est ensuite stabilisé au FL 270. L'équipage a signalé par la suite des problèmes de compensation, peut-être causés par un volant de compensation bloqué ou une défaillance de l'actionneur de compensation, et a demandé un déroutement vers Poznań (EPPO). De plus, l'équipage a indiqué que toute modification de la vitesse de vol entraînait une montée ou une descente involontaire, ce qui rendait difficile le maintien d'une altitude de vol constante. L'équipage a donc décidé d'effectuer un atterrissage de déroutement à Augsbourg (EDMA). Lors de la descente, dès que l'altitude de vol est passée en dessous de la limite du zéro degré, l'avion a pu être piloté à nouveau normalement. Lors de l'analyse ultérieure de la panne, il a été constaté que de l'eau était présente dans les lubrifiants du système de commande de l'empennage et de son système de compensation. Le vol avait été effectué dans le cadre d'une *« Supervised Operating Experience »* (SOE). L'école de pilotage responsable de la formation SOE a indiqué qu'un incident similaire s'était produit quelques années auparavant avec un appareil neuf, lors d'un vol entre l'usine du constructeur et l'Europe. Le constructeur a insisté sur le respect scrupuleux du plan de maintenance concernant la lubrification afin d'éviter toute accumulation d'eau dans les lubrifiants.					
Type d'aéronef	Cirrus SF 50 Vision Jet	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**	**28.01.2026, 16h28 UTC**
Lieu, Pays	**ILS de la piste 14 près de Weiach (ZH), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**

Renseignements de base

L'avion a été guidé par le service de contrôle aérien et autorisé à effectuer une approche ILS sur la piste 14. Le contrôleur aérien a ensuite observé que l'avion avait dépassé l'alignement de piste (radiophare d'alignement). Un nouveau cap a été donné à l'équipage afin qu'il intercepte l'alignement de piste par le côté opposé.

À une distance d'environ 7 NM de la piste d'atterrissage, l'avion a soudainement initié une descente prononcée, à un taux atteignant 5200 ft/min. Peu après, le MSAW a déclenché une alarme, à la suite de quoi l'équipage a immédiatement reçu l'ordre de vérifier l'altitude de vol. Peu avant de survoler le Stadlerberg, l'avion a atteint une altitude d'environ 3 500 ft AMSL. Quelques secondes plus tard, l'avion a initié une phase de montée. Le contrôle aérien a alors annulé l'autorisation d'approche et ordonné à l'équipage d'effectuer une remise des gaz (*go-around*).

Selon les déclarations du pilote, le PFD et le MFD affichaient la procédure d'approche correcte sur la carte mobile (*moving map*). Lors du rapprochement de l'alignement de piste du radiophare, le pilote a toutefois constaté que le CDI n'était pas aligné sur la trajectoire d'approche finale et que le système ne captait pas le signal du radiophare. Les trajectoires d'alignement de piste et de descente n'étaient affichés sur le PFD qu'à titre d'aperçu (*preview*) et ne sont à aucun moment devenus la source de navigation active. L'altimètre était réglé sur la valeur QNH correcte. Le pilote automatique était en modes HDG et ALT, tandis que les modes LOC et GS étaient armés (*armed*). Cependant, comme le pilote automatique ne captait pas le signal du radiophare d'alignement de piste, le pilote l'a désengagé et a poursuivi l'approche manuellement.

L'équipage était composé d'un pilote et d'un passager. Tous deux étaient titulaires d'une licence de pilote et avaient de l'expérience sur le Pilatus PC-12 depuis 2016. La formation de transition (*difference training*) vers la version PRO, équipée de l'avionique Garmin G3000 Prime, a eu lieu pour les deux pilotes en 2025. Cette formation comprenait une formation assistée par ordinateur (*Computer Based Training - CBT*) fournie par le constructeur, trois vols d'entraînement et environ 20 heures de vol encadrées par un instructeur d'un organisme de formation aéronautique (ATO).

Le pilote a indiqué qu'aucun dysfonctionnement de l'avionique n'avait été constaté. Hormis cet incident grave, l'avionique a fonctionné sans aucun problème.

Type d'aéronef	Pilatus PC12-PRO	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Enquête sur l'accident grave de l'avion de ligne Dornier D328, immatriculé D-CSUE, survenu le 20 avril 2024 au-dessus du Pfannenstiel (cf. rapport final n° 2438)	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Accident avec des blessés**	**Date, heure**		**10.03.2026, 15h45 UTC**	
Lieu, Pays	**Haute Nendaz (VS), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	Lors du démontage d'un canon à neige, la main d'un ouvrier s'est retrouvée coincée entre les mâts et le socle au moment du levage de la charge. L'employé a subi de graves blessures à la main.				
Type d'aéronef	Airbus Helicopters H125	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Opérations spécialisées	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	1	0

Événement	**Incident sans blessés**	**Date, heure**		**19.03.2026, 06h30 UTC**	
Lieu, Pays	**Aéroport de Zurich (LSZH), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	Après avoir quitté le poste de stationnement et mis les moteurs en marche, l'équipage a mis l'avion en mouvement avant que le tracteur de refoulement, qui se trouvait encore devant le train avant et n'était pas visible depuis le cockpit, ne se soit éloigné de l'appareil. Le conducteur du tracteur était encore en communication avec l'équipage, et a ainsi pu éviter une collision. Le contrôleur d'aire de trafic, qui avait donné l'autorisation de rouler, a également observé ce démarrage prématuré et est intervenu par radio.				
Type d'aéronef	Airbus A350	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation civile	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**04.04.2026, 13h24 UTC**	
Lieu, Pays	**Aérodrome de Bienne-Kappelen (LSZP), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	Au terme d'un vol touristique avec deux passagers à bord, le pilote a posé l'avion à moteur de type Robin DR40 sur la piste 22 de l'aérodrome de Bienne-Kappelen (LSZP). Alors qu'il avait parcouru la moitié de la longueur de la piste, à une vitesse estimée à environ 50 km/h, il a légèrement actionné le frein de roue, ce qui a provoqué un mouvement de dérapage et une rotation de 180 degrés autour de l'axe vertical. L'avion s'est ensuite immobilisé à côté de la piste. L'avion ne présentait aucun dommage visible et aucune fuite de liquide n'a été constatée. Selon le pilote, il aurait testé les freins avant le décollage, tant lors du roulage du hangar à la station d'avitaillement, que de celle-ci au point d'arrêt pour le contrôle de fonctionnement du moteur (*run up*) ; il n'aurait alors rien remarqué de particulier. L'examen du cylindre de frein droit a révélé deux petites fissures au niveau du joint de piston.				
Type d'aéronef	Robin DR40	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Accident sans blessés**	**Date, heure**		**09.04.2026, 09h36 UTC**	
Lieu, Pays	**Hériz-Ballaton (LHSM), Hongrie**	**Dommages à l'aéronef**		**Endommagé**	
Renseignements de base	Lors de l'atterrissage à Hériz-Ballaton (LHSM), l'avion a rebondi sur le sol après le premier contact et a de nouveau décollé après le contact suivant. Lors du nouvel impact avec le sol, le train avant s'est détaché et l'avion a glissé sur le nez.				
Type d'aéronef	Tecnam P2010	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
		Passagers	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0
Cas comparables	2 septembre 2021, HB-KLT, rapport sommaire	Atterrissage en trois points, suivi de plusieurs rebonds incontrôlés (*porpoising*), puis d'une sortie de piste.			
	11 juin 2020, HB-DFK, rapport sommaire	Atterrissage brutal avec redécollage de l'avion, suivi d'un marsouinage autour de l'axe transversal (*porpoising*), avec plusieurs rebonds.			
	13 octobre 2017, HB-TDD, rapport sommaire	Atterrissage brutal avec redécollage de l'avion, suivi d'un marsouinage autour de l'axe transversal (*porpoising*), avec plusieurs rebonds.			
	5 juillet 2017, HB-CCD, rapport sommaire	Atterrissage brutal avec redécollage de l'avion, suivi d'un marsouinage autour de l'axe transversal (*porpoising*), avec plusieurs rebonds.			

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**			**10.04.2026, 08h00 UTC**
Lieu, Pays	**Aéroport de Zurich (LSZH), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**			**Aucun**
Renseignements de base	Quelques minutes après le décollage, l'équipage a détecté une odeur inhabituelle. Les pilotes ont mis leurs masques à oxygène et sont retournés à l'aéroport de départ. Plusieurs membres de l'équipage ont ressenti des symptômes tels que des démangeaisons aux yeux ou une irritation de la gorge. L'examen médical de l'équipage n'a mis en évidence aucun élément particulier. L'examen technique de l'avion a révélé une fuite d'huile au niveau d'un moteur (fuite d'huile au niveau du roulement 3). Le moteur a été remplacé.				
Type d'aéronef	C-Series BD-500 «Airbus A220»	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Transport aérien commercial	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Divers (appelés « *Fume Events* »)	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**			**11.04.2026, 12h15 UTC**
Lieu, Pays	**Aérodrome de Lugano-Agno (LSZA), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**			**Légèrement endommagé**
Renseignements de base	Selon les informations fournies par l'instructrice de vol, l'atterrissage s'est déroulé normalement sur la piste 19 de Lugano lors d'un vol de formation. Lors de l'abaissement du train avant sur la piste, la roue avant s'est détachée et l'avion a dérapé sur l'axe de cette dernière. Personne n'a été blessé. L'avion a été légèrement endommagé.				
Type d'aéronef	Tecnam P2010	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Formation	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Accident sans blessés**	**Date, heure**			**16.04.2026, 09h00 UTC**
Lieu, Pays	**Cima di Dentro (TI), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**			**Gravement endommagé**
Renseignements de base	Dans le cadre d'un exercice mené avec les pompiers, l'exploitant a effectué plusieurs vols d'essai avec un drone de type Delair DT46 VTOL dans la région située au nord de la place d'armes d'Isone (TI). Le drone devait permettre de détecter depuis les airs des foyers de braises enfouis sous terre, qui pourraient ensuite être éteints par les pompiers. Le DT46 VTOL est un aéronef sans pilote à propulsion électrique, d'une envergure de 4,5 m et d'une masse maximale au décollage de 30 kg. À l'extrémité du fuselage, le drone est équipé d'une hélice assurant la traction vers l'avant. Le drone est en outre équipé de quatre hélices disposées verticalement et situées sur deux pylônes au niveau des ailes, qui permettent des décollages et atterrissages verticaux. Le drone est piloté depuis une station de contrôle au sol (*Ground Control Station* – GCS) ; sa trajectoire de vol, du décollage à l'atterrissage, est préprogrammée, après quoi il vole de manière entièrement autonome et hors de portée visuelle (*Beyond Visual Line Of Sight* – BVLOS). La vitesse maximale du vent autorisée pendant un vol est de 12 m/s. Lors du vol de l'accident du 11 avril 2026, le pilote du drone situé dans la GCS, a décidé, après environ une heure de vol, de faire atterrir le drone. À l'altitude de vol du drone, des vents d'environ 8 m/s soufflaient du nord-est, tandis que le vent au sol soufflait de l'ouest. Afin de mieux évaluer les conditions de vent, le pilote a modifié la trajectoire de vol programmée afin que le drone survole plusieurs fois la station au sol le long de l'axe d'atterrissage prévu, à une altitude constante, puis successivement et progressivement décroissante. Ce faisant, le drone a manifesté des difficultés à maintenir son altitude de vol et a présenté une certaine dérive ; la situation du vent semblait toutefois rester inchangée. Au cours de cette phase, le pilote a consulté le fabricant du drone afin d'obtenir une recommandation concernant le positionnement de l'axe d'atterrissage optimal. Par la suite, le pilote a lancé la manœuvre d'atterrissage alors que le drone se trouvait à une position qui semblait appropriée pour le passage automatique en vol stationnaire, puis pour l'atterrissage. Le pilote estimait que le drone amorcerait un virage à gauche pour son circuit d'approche jusqu'au ralentissement en vol stationnaire, car cette trajectoire représentait la distance la plus courte jusqu'au point d'atterrissage. Or, le drone a dévié automatiquement vers la droite en direction du terrain et est entré en collision avec un arbre. Lors de l'impact, le drone a été fortement endommagé.				
Type d'aéronef	Delair DT46 VTOL	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation sans équipage	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**23.04.2026, 13h55 UTC**	
Lieu, Pays	**Faido (TI), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	Au cours d'un exercice de lutte contre les feux de forêt au moyen d'un hélicoptère, la charge sous élingue a été larguée involontairement lors d'une tentative de remplissage d'un seau d'extinction dans un réservoir d'eau provisoire. Les membres du service du feu n'ont échappé que par hasard aux éléments tombés au sol ainsi qu'à l'élingue du seau d'extinction. L'incident a été signalé au SESE par un observateur de l'exercice.				
Type d'aéronef	MD Helicopters MD900	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Opérations spécialisées	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**	**06.05.2026, 09h09 UTC**
Lieu, Pays	**Aéroport de Zurich (LSZH), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**
Renseignements de base	L'avion concerné était un avion d'affaires de type Cessna C525 (M2), qui totalisait environ 130 heures de vol. Dans le cadre du contrôle annuel effectué du 27 au 30 avril 2026, le vérin mécanique de commande de compensation (*trim tab actuator*) de l'aileron, qui fonctionnait correctement, a notamment été graissé conformément à la tâche 12-22-05-610 du manuel de maintenance de l'aéronef (AMM). Cette opération consiste à injecter de la graisse dans les graisseurs du vérin (*actuator*), puis à déplacer celui-ci plusieurs fois jusqu'aux butées à l'aide du bouton de trim de l'aileron ; le vol au cours duquel l'événement s'est produit était le premier vol effectué après le contrôle annuel. Le pilote s'est présenté à l'aéroport de Zurich (LSZH) plus de deux heures avant l'heure de départ prévue. Conscient que les systèmes ou les réglages pouvaient avoir été modifiés à la suite de travaux de maintenance, il a consacré du temps supplémentaire aux préparatifs de vol ainsi qu'à la vérification de l'avion au sol. Ce faisant, il a constaté que le compensateur d'aileron (*aileron trim*) était déplacé vers la gauche ; il l'a ramené en position neutre. Après avoir mis les moteurs en marche et une nouvelle fois au point d'arrêt P2, le pilote a vérifié les commandes de vol ainsi que tous les réglages de trim, notamment ceux des ailerons (*aileron*), de la gouverne de direction (*rudder*) et de la gouverne de profondeur (*elevator*) ; il a légèrement réajusté cette dernière. Les positions de trim situées en dehors de la plage autorisée déclenchent une alarme ; selon les indications du pilote, aucune alarme de ce type n'aurait été émise. Par la suite, le pilote a reçu l'autorisation de rouler vers la position de décollage de la piste 28, après le décollage d'un avion de ligne. Peu après son décollage, l'avion d'affaires a amorcé un mouvement de roulis et un mouvement de lacet vers la gauche; le pilote a contré ces mouvements au moyen de la commande des ailerons à droite et d'une action sur le palonnier droit. Les tendances au roulis et au lacet, ainsi que les actions correctrices opposées exercées sur les commandes de vol se sont amplifiés à mesure que la vitesse de vol augmentait. Le pilote a déclaré une situation d'urgence et a demandé un retour immédiat. Toutes les pistes étant disponibles pour l'atterrissage, il a opté pour un virage à gauche en vol à vue et a posé l'avion quelques minutes plus tard sans incident notable sur la piste 28. Le pilote a exclu toute gêne de la part du passager assis à côté de lui ; il ne se souvenait plus, a posteriori, s'il avait actionné le bouton de compensation des ailerons pendant le virage à gauche. Après le vol, le niveau de carburant du réservoir d'aile gauche était de 1 140 lb, celui du réservoir d'aile droit de 1 100 lb. Dans le cadre de la recherche de la cause de l'incident, aucune anomalie ni aucun dommage n'ont été constatés sur les commandes de vol primaires ou secondaires, ni sur leur système de commande, à l'exception d'une légère déformation de l'aiguille de l'indicateur de compensation des ailerons. Les surfaces de commandes de vol, y compris le trim des ailerons, fonctionnaient correctement, et toutes les valeurs mesurées se situaient dans les tolérances prescrites. Lors des travaux d'entretien effectués du 23 juillet 2025 au 28 juillet 2025, par suite d'un message de précaution (*caution*) « RETRIM L WING DOWN », la position de l'aiguille de l'indicateur de compensation des ailerons a été réajustée afin que l'indicateur se trouve en position neutre lorsque le *trim tab* est en position neutre. Une comparaison des valeurs mesurées après le vol en question avec celles enregistrées à l'époque a révélé un écart de 0,2°. Depuis cet incident grave, l'avion a effectué 9 vols pour un total d'environ 11 heures de vol et n'a présenté aucun signe d'un comportement similaire en vol.				

Type d'aéronef	Cessna C525 (M2)	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**			**09.05.2026, 09h08 UTC**
Lieu, Pays	**Aérodrome de Speck-Fehraltorf (LSZK), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**			**Aucun**
Renseignements de base	Le pilote avait préparé le vol au préalable en s'entretenant avec un instructeur de vol, car il s'agissait de sa première approche sur l'aérodrome de Speck-Fehraltorf (LSZK) ; les procédures d'approche par le secteur ouest vers les pistes 30 et 12 avaient notamment été abordées. Le pilote pilotait un avion à moteur, un Robin DR 400/140 B avec deux passagers à bord, au-dessus du secteur ouest à une altitude de 3 200 ft QNH, puis est descendu à 2 800 ft QNH. La piste en service était la piste 30. Après avoir survolé l'aérodrome, le pilote s'est engagé dans l'étape de vent arrière main droite de la piste 30, en maintenant une altitude d'environ 2 300 ft. Après avoir survolé le terrain de football, il a amorcé l'approche finale. Il a alors constaté que l'avion se trouvait au-dessus du profil d'approche souhaité et qu'un atterrissage en toute sécurité n'était pas garanti dans ces conditions. Le pilote a donc décidé d'interrompre la manœuvre d'atterrissage et d'effectuer une remise des gaz. Il a ensuite effectué un nouveau tour de piste, cette fois-ci avec une étape de vent arrière complète. Il a de nouveau amorcé l'étape de base au-dessus du terrain de football, puis est immédiatement passé en approche finale. En survolant les arbres lors de l'approche finale, l'avion a dû descendre fortement pour respecter le profil d'approche souhaité, ce qui a entraîné une augmentation de sa vitesse. Au cours de l'arrondi, l'aéronef a donc continué à voler en effet de sol sur une plus longue distance avant de toucher le sol. Le pilote a estimé qu'une manœuvre de toucher-décoller (*touch-and-go*) n'était plus appropriée dans cette situation et a poursuivi l'atterrissage. En raison du toucher des roues tardif, la longueur de piste restante n'était plus suffisante pour immobiliser l'avion avant l'extrémité de la piste. L'aéronef a roulé au-delà de l'extrémité de la piste et sur la voie de circulation adjacente. Personne n'a été blessé. L'avion et les infrastructures n'ont subi aucun dommage.				
Type d'aéronef	Robin DR 400/140 B	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

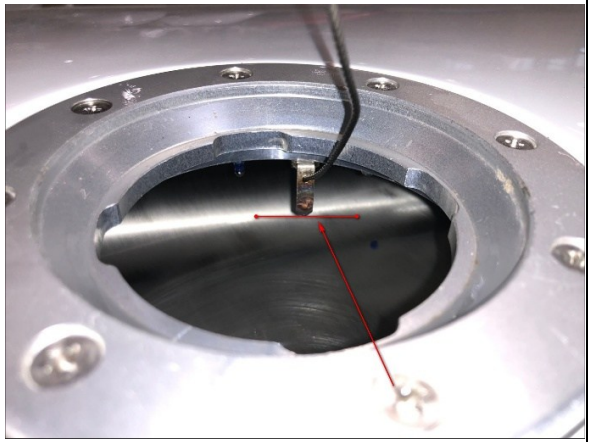
Événement	**Incident sans blessés**	**Date, heure**			**09.05.2026, 13h58 UTC**
Lieu, Pays	**Aérodrome d'Ecuvillens (LSGE), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**			**Aucun**
Renseignements de base	Le pilote, aux commandes d'un avion à moteur PA-28-181 avec deux passagers à bord, s'approchait de l'aérodrome d'Ecuvillens (LSGE) en provenance du nord-ouest et s'est annoncé sur la fréquence de l'aérodrome via le secteur d'approche nord pour atterrir. Peu après, un élève-pilote effectuant un vol de formation avec un instructeur s'est annoncé en début d'étape de vent arrière de la piste 09. Le chef de place a indiqué que la piste 09 était en service, ce que le pilote du PA-28-181 a confirmé. Il a ensuite survolé l'axe des pistes 09-27 à environ 4 km à l'ouest de l'aérodrome et s'est intégré dans l'étape de base de la piste 27 via le secteur sud. Il a déclaré avoir été distrait par les alertes du système d'alerte de collision Flarm ainsi que par la recherche de l'autre aéronef dans le circuit d'aérodrome. Peu de temps après, le PA-28-181 s'est établi en approche finale et a poursuivi son approche de la piste 27 en provenance de l'est. Lorsque le pilote s'est renseigné sur la position de l'autre avion, celui-ci se trouvait encore dans le premier tiers de la piste 09. Le pilote du PA-28-181 a alors effectué une manœuvre d'évitement en montée vers la droite afin de s'insérer dans le circuit d'aérodrome de la piste 09. L'atterrissage qui a suivi s'est déroulé sans autre incident. Selon les données de la FAA, 1 641 événements impliquant une approche ou un atterrissage sur une mauvaise piste, un mauvais aérodrome ou une voie de circulation ont été recensés entre octobre 2016 et décembre 2022. Cela correspond à une moyenne d'environ cinq incidents par semaine. Au cours de la même période, 326 cas de décollages depuis une mauvaise piste ou une voie de circulation ont été enregistrés. Environ 83 % des incidents d'approche et d'atterrissage, ainsi que 87 % des incidents de décollage, concernaient des aéronefs de l'aviation générale.					
Type d'aéronef	Piper PA-28-181	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Rapprochement dangereux (Airprox) entre un avion à moteur et un hélicoptère, survenu le 19 mars 2014 dans la zone de contrôle de l'aérodrome régional de Berne-Belp, cf. rapport final n° 2255	**Passagers**	0	0	0
	Rapprochement dangereux (Airprox) entre deux avions à moteur le 23 avril 2021 dans la zone de contrôle de l'aérodrome régional de Berne-Belp, cf. rapport sommaire	**Autres personnes**	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**09.05.2026, 15h38 UTC**	
Lieu, Pays	**Aérodrome de Zweisimmen (LSTZ), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Légèrement endommagé**	
Renseignements de base	L'incident grave s'est produit lors de l'atterrissage de l'avion à train classique sur la piste 35, avec un léger vent de face. Selon les déclarations du pilote, l'approche ainsi que l'arrondi (*flare*) se sont d'abord déroulés de manière stable et maîtrisée. Au cours de la dernière phase de l'arrondi, à faible hauteur au-dessus du sol et à une vitesse proche de la vitesse de décrochage, l'aile gauche a vraisemblablement été soulevée par une rafale de vent venant de la gauche. Dans le même temps, un décrochage s'est produit, entraînant le toucher du train principal droit de l'avion sur la piste asphaltée, avec une composante de mouvement latéral vers la droite. Par la suite, l'avion a rebondi à plusieurs reprises d'un train d'atterrissage principal à l'autre, la dynamique latérale n'ayant pas pu être maîtrisée malgré les actions du pilote sur les commandes. Le mouvement latéral s'est progressivement amplifié jusqu'à ce que l'aéronef, dérapant sur le train d'atterrissage principal droit, bascule autour de ce dernier et que le saumon de l'aile droite touche la piste. L'énergie cinétique s'est alors dissipée, et l'avion s'est immobilisé avant de retomber sur son train d'atterrissage.				
Type d'aéronef	Piper PA-18 « 180 »	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave avec des blessés**	**Date, heure**		**24.05.2026, 07h10 UTC**	
Lieu, Pays	**Madiswil (BE), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	La montgolfière a atterri sans encombre sur un champ fauché. Une personne est descendue de la nacelle pour tirer l'enveloppe vers le sol, alors que celle-ci était déjà à moitié dégonflée. Au cours de cette manœuvre, une rafale de vent a renversé la nacelle. La passagère restée dans la nacelle, ne se tenant pas, est tombée sur l'épaule et le menton. Elle s'est plainte de douleurs et a été transportée de l'endroit de l'atterrissage à l'hôpital.				
Type d'aéronef	BB45Z	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation à la demande	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	1
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**29.05.2026, 15h40 UTC**	
Lieu, Pays	**Aérodrome de Schänis (LSZX), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Légèrement endommagé**	
Renseignements de base	L'approche du planeur sur la piste 34 de l'aérodrome de Schänis s'est avérée trop basse, de sorte que l'atterrissage a eu lieu à environ 70 m avant la piste. Une trappe du train d'atterrissage a été endommagée et l'émetteur de localisation d'urgence (*Emergency Locator Transmitter* – ELT) s'est déclenché. Les volets de courbure du planeur se trouvaient en position d'atterrissage lors de l'approche.				
Type d'aéronef	Schempp-Hirth Ventus-3T	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Événement	**Incident sans blessés**	**Date, heure**	**12.06.2026, 07h56 UTC**
Lieu, Pays	**Lützelflüh (BE), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**
Renseignements de base	Après avoir atteint sa place de stationnement à Berne, le pilote de l'avion à moteur a demandé à être avitaillé en carburant Jet A-1. À l'arrivée du camion-citerne, il a demandé à l'agent d'avitaillement de remplir complètement les réservoirs. Comme les réservoirs ne comportaient aucun repère de niveau, le pilote lui a expliqué la méthode de remplissage qu'il appliquait habituellement, conformément aux recommandations du constructeur, selon laquelle il effectuait le plein jusqu'à un niveau situé juste en dessous du manchon de sertissage du câble de retenue du bouchon de réservoir, sans qu'aucun carburant ne déborde; le pilote n'a pas surveillé l'avitaillement mais, une fois terminé, il a vérifié que les deux bouchons de réservoir étaient bien en place. Après avoir effectué la liste de contrôle prévol, le pilote a reçu l'autorisation de rouler et de décoller de la piste 14 avec la route de départ « E » en direction d'Emmen. Avant le décollage, aucune fuite de carburant ni aucune goutte n'avaient été constatées au niveau des évents des réservoirs. Peu après avoir quitté la zone de contrôle, le pilote a remarqué, dans des conditions météorologiques turbulentes, une forte odeur de carburant ainsi qu'une fuite de carburant provenant de l'aile droite. Sous l'effet des turbulences, une quantité importante de carburant s'échappait de manière répétée, tandis qu'un mince filet continu de carburant restait visible entre ces épisodes. Le pilote a constaté que le niveau de carburant du réservoir droit diminuait à peu près aussi rapidement que celui du réservoir gauche, qui alimentait le moteur. Comme la situation ne s'améliorait pas au bout d'une minute environ, et qu'aucun signe de débordement n'avait été observé au sol, le pilote a soupçonné une fuite au niveau du réservoir droit. Il a donc décidé d'émettre un message d'urgence (Pan-Pan) et a amorcé un demi-tour suivi d'un atterrissage à Berne. Après son atterrissage sur la piste 32, l'avion s'est immobilisé sur la piste sur instruction du contrôle aérien, où il a été pris en charge par les pompiers de l'aéroport. Le pilote a coupé le moteur et désactivé l'électronique de bord immédiatement après l'immobilisation de l'avion. Après avoir a quitté l'aéronef, il a constaté, avec les pompiers, que la zone autour de l'évent du réservoir de l'aile droite était recouverte de carburant, sans qu'aucune fuite supplémentaire ne soit alors observée. Après l'atterrissage, l'avion a fait l'objet d'une inspection technique ; aucune défaillance technique n'a toutefois pu être constatée. L'avion a ensuite été à nouveau entièrement avitaillé au même emplacement, et la concordance entre le contenu du réservoir et la jauge de carburant a été vérifiée. Peu après le décollage pour le vol de retour, le pilote a de nouveau observé une légère fuite de carburant au niveau de l'évent du réservoir droit, qui s'est toutefois arrêtée d'elle-même après un court instant. Le reste du vol s'est déroulé sans incident, malgré des conditions météorologiques turbulentes. L'incident a été signalé au constructeur Diamond Aircraft. Aucune cause claire n'a pu être établie. Étant donné que le carburant s'échappait exclusivement par l'évent du réservoir et qu'aucun phénomène similaire ne s'est reproduit lors des vols ultérieurs, il a été décidé de continuer à surveiller le comportement du système. Un dysfonctionnement temporaire d'une soupape a été envisagé comme cause possible, mais non confirmée.		

	Sur le DA50, l'alimentation principale en carburant provient du réservoir principal gauche. Seule une partie du carburant alimenté par la pompe à carburant est acheminée vers la chambre de combustion. Le carburant excédentaire ainsi que le retour provenant des injecteurs sont collectés via une conduite de retour commune et, en fonction de la position du sélecteur de carburant, renvoyés vers le réservoir principal ou auxiliaire sélectionné, via un radiateur et une conduite dans le réservoir droit. Le carburant provenant du réservoir auxiliaire droit (Aux-Tank) doit être transvasé par pompage dans le réservoir principal afin de maintenir l'équilibre admissible entre les réservoirs. En l'absence d'un indicateur de niveau explicite, le constructeur recommande de se référer à l'extrémité inférieure de la languette métallique, au niveau du goulot de remplissage du réservoir (voir illustration). Par ailleurs, le constructeur recommande de veiller à ce que l'avion soit stationné sur une surface horizontale lors de l'avitaillement, afin que le carburant ne s'écoule pas vers l'extrémité de l'aile et ne s'échappe pas.				
Type d'aéronef	Diamond DA50	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation privée	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	0	0	0

Berne, 5 octobre 2026