



Bulletin de prévention 2025/2

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 | 21.02.2025, 14h00 UTC | | |
| Lieu, Pays | Aérodrome de montagne de Kanderfirn (LSYK), Suisse | Dommages à l'aéronef | Légèrement endommagé | | |
| Renseignements de base | Lors de l'atterrissage en condition de voile blanc (<i>white-out</i>), l'avion a heurté la surface du glacier et a été légèrement endommagé. En raison de la déclivité du terrain, l'équipage n'a pas immobilisé l'avion et a redécollé en direction de Bienne-Kappelen (LSZP), où il a atterri sans incident. | | | | |
| Type d'aéronef | Aviat A-1 Husky | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |

| | | | | | |
|-------------------------------|---|-----------------------------|------------------------------|---------------|----------------|
| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 07.03.2025, 09h50 UTC | | |
| Lieu, Pays | TMA 2 Zurich, Suisse | Dommages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | L'avion Tecnam P2008 effectuait un vol selon les règles de vol à vue en provenance de la région de Schaffhouse vers le VOR Trasadingen et a pénétré la TMA 2 de quelque 100 à 200 pieds. Il s'est produit un rapprochement dangereux avec un avion de ligne de type Airbus A320 venant du sud à une altitude de 5000 ft AMSL et qui a croisé la trajectoire du petit avion. La distance minimale était de 0,5 NM horizontalement et de 475 ft verticalement ; l'espacement minimal prescrit dans cet espace aérien est de 3 NM horizontalement et de 1000 ft verticalement. | | | | |
| Type d'aéronef | Aéronef 1: Airbus A320 Aéronef 2: Tecnam P 2008 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aéronef 1 : aviation commerciale – vol régulier Aéronef 2 : aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | Rapport final n° 2374 | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |



| | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------------|------------------|------------------------------|----------------|
| Événement | Incident grave avec blessés légers | Date, heure | | 13.03.2025, 13h50 UTC | |
| Lieu, Pays | Aéroport de Berne-Belp (LSZB), Suisse | Dommages à l'aéronef | | Aucun | |
| Renseignements de base | Lors d'une visite de la base d'hélicoptères, deux visiteurs ont été renversés par le souffle de rotor (<i>downwash</i>) d'un hélicoptère à l'atterrissage et l'un d'eux a été légèrement blessé. Ils ont été transportés à l'hôpital et ont pu le quitter après quelques heures. | | | | |
| Type d'aéronef | Airbus Helicopter MBB BK117 D-2 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol de travail aérien | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | Lors d'une démonstration du souffle de rotor, une personne a été blessée après avoir été projetée par le souffle et avoir basculé par-dessus un muret (cf. rapport final n° 2023). | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | 1 |

| | | | | | |
|-------------------------------|---|-----------------------------|------------------|------------------------------|----------------|
| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | | 31.03.2025, 07h00 UTC | |
| Lieu, Pays | Val de Bagnes (VS), Suisse | Dommages à l'aéronef | | Aucun | |
| Renseignements de base | Au cours du vol de croisière au-dessus des Alpes valaisannes, l'équipage de conduite d'un avion de ligne bimoteur à turbo propulsion a remarqué que le voyant de basse pression d'huile était allumé. Le moteur concerné a été mis au ralenti et l'avion a effectué une descente contrôlée (<i>drift down</i>) avant d'effectuer un atterrissage d'urgence à Genève (LSGG). Après l'atterrissage, il a été constaté que la paroi du fuselage et la nacelle du moteur concerné étaient fortement souillées par de l'huile. L'enquête technique qui a suivi a révélé que le bouchon du réservoir d'huile n'était pas installé. Le bouchon du réservoir d'huile se trouvait dans la nacelle du moteur. | | | | |
| Type d'aéronef | De Havilland Canada Dash 8-400 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation commerciale – vol régulier | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |



| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 03.04.2025, 13h05 UTC | | |
|------------------------|---|---------------------|-----------------------|--------|---------|
| Lieu, Pays | Aérodrome de Locarno (LSZL), Suisse | Domages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | L'avion léger monomoteur a décollé de Mollis (LSZM) à destination de Locarno (LSZL), où l'équipage avait l'intention d'effectuer un toucher-décoller (<i>touch-and-go</i>) et un circuit d'aérodrome. Après avoir effectué le <i>touch-and-go</i> sur la piste 26 R, des vibrations, accompagnées d'une chute de puissance, sont apparues au niveau du moteur (Rotax 912 ULS), alors que l'avion était en montée à une altitude d'environ 900 ft AMSL. L'équipage a effectué un atterrissage d'urgence sur la piste 08 L et s'est immobilisé après la fin de la piste. Les carburateurs étaient encrassés par des résidus de carburant UL91 et les modules d'allumage étaient défectueux. Les câbles de raccordement au niveau des capuchons de bougies étaient partiellement corrodés. | | | | |
| Type d'aéronef | Breezer Aircraft B600 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol d'entraînement | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | cf. OFAC SAND 2023-003 | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |

| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 19.04.2025, 13h35 UTC | | |
|------------------------|--|---------------------|-----------------------|--------|---------|
| Lieu, Pays | Yverdon-les-Bains (LSGY), Suisse | Domages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | Après avoir roulé jusqu'à la position de décollage de la piste 04, le pilote a mis les gaz et commencé le décollage. Tous les instruments fonctionnaient correctement et affichaient des valeurs normales. La montée s'est effectuée à une vitesse de 65 kt. Après environ une minute, des vibrations sont soudainement apparues, accompagnées d'une perte de puissance significative du moteur Rotax 912S. La vitesse est tombée à 58 kt. À ce moment-là, la hauteur était d'environ 250 ft AGL. La vérification des instruments du moteur n'a pas permis de déterminer la cause de la panne moteur. En raison de la puissance insuffisante du moteur et de ses ratés, le pilote a décidé de retourner à l'aérodrome. Après avoir recherché la panne, l'organisme de maintenance n'a pas pu déterminer la cause de la panne moteur. | | | | |
| Type d'aéronef | AT-01 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | cf. OFAC SAND 2023-003 | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |



| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 26.04.2025, 09h52 UTC | | |
|------------------------|--|----------------------|-----------------------|--------|---------|
| Lieu, Pays | Colle Sesia (VS), Suisse | Dommages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | <p>Le pilote et un passager avaient décollé le matin même pour un vol de montagne privé et avaient survolé différents sites d'atterrissage sur glacier. Le vol, pauses comprises, a duré près de deux heures et demie à une altitude supérieure à 10 000 ft AMSL. Les occupants n'ont pas utilisé d'oxygène. Le pilote a ensuite effectué un atterrissage sur le Colle Sesia, à environ 14 000 ft AMSL. La course au décollage sur la pente du glacier a duré plus de deux fois plus longtemps que prévu et l'avion a traversé un groupe de skieurs participant à une compétition alpine dont l'arrivée était prévue à la « Capanna Margherita ».</p> <p>Sur le glacier du Colle Sesia, il y avait de légers vents catabatiques (vents descendants froids).</p> <p>L'hypoxie (manque d'oxygène) et ses conséquences peuvent survenir à partir d'une altitude de 6000 ft AMSL avec des degrés de gravité variables. Une montée rapide peut aggraver les symptômes. L'hypoxie peut notamment entraîner une diminution des capacités cérébrales qui passe inaperçue chez la personne concernée.</p> | | | | |
| Type d'aéronef | Piper PA 18-150 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |

| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 29.04.2025, 16h24 UTC | | |
|------------------------|--|----------------------|-----------------------|--------|---------|
| Lieu, Pays | Aérodrome de Hausen am Albis (LSZN), Suisse | Dommages à l'aéronef | Légèrement endommagé | | |
| Renseignements de base | <p>Le motoplaneur à dispositif d'envol incorporé a atterri à Hausen am Albis (LSZN) car le moteur n'a pas pu être démarré en vol et l'altitude était insuffisante pour effectuer un vol plané jusqu'à l'aérodrome de départ de Schänis (LSZX). Au sol, le pilote a tenté de démarrer le moteur depuis l'extérieur de l'habitacle. Lorsque le moteur a démarré après plusieurs tentatives, le planeur a roulé sans le pilote, a traversé l'aire de trafic de l'aérodrome et a fini par heurter la porte d'un hangar, où il s'est immobilisé après avoir subi des dommages légers.</p> | | | | |
| Type d'aéronef | Schempp-Hirth Arcus M | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | Rapport sommaire HB-2223 | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |



| | | | | | |
|-------------------------------|---|-----------------------------|------------------------------|---------------|----------------|
| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 14.05.2025, 13h30 UTC | | |
| Lieu, Pays | À l'ouest de la zone de contrôle de Lugano (LSZA), Suisse | Dommages à l'aéronef | Légèrement endommagé | | |
| Renseignements de base | Lors d'un vol d'entraînement entre Locarno (LSZL) et Lugano (LSZA), alors que l'avion à moteur se trouvait à environ 2 NM à l'ouest du point de compte-rendu W de l'aérodrome de Lugano (LSZA) à une altitude de 3500 ft et à une vitesse d'environ 100 kt, un morceau de la porte gauche d'environ 50 cm x 50 cm, y compris la charnière inférieure, s'est soudainement détaché en vol dans un grand bruit. La charnière supérieure est restée fixée au fuselage. Selon les indications de l'instructeur de vol, l'avion se trouvait sur une trajectoire en direction de l'est au-dessus de la frontière italienne et l'équipage était en contact avec l'organisme de contrôle de la circulation aérienne de Lugano. L'instructeur de vol a pris les commandes ; l'avion est resté contrôlable sans restriction. L'atterrissage à l'aérodrome de Lugano s'est déroulé peu après sans autre incident. | | | | |
| Type d'aéronef | Pipistrel SW 121 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – Formation | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |

| | | | | | |
|-------------------------------|---|-----------------------------|------------------------------|---------------|----------------|
| Événement | Accident avec blessés légers | Date, heure | 17.05.2025, 14h14 UTC | | |
| Lieu, Pays | Saint-Maurice La Preyse (VS), Suisse | Dommages à l'aéronef | Gravement endommagé | | |
| Renseignements de base | Après un décollage en remorquage à Thoun (LSZW), le pilote du planeur, avec un passager à bord, avait l'intention de rejoindre Bex (LSGB) depuis la région de Martigny. Peu de temps après, le pilote s'est rendu compte qu'en raison d'une zone de vent descendant, l'aérodrome ne pouvait plus être atteint et a décidé d'effectuer un atterrissage en campagne. Le pilote a choisi le champ qui lui semblait le plus approprié pour atterrir et a dû y effectuer une approche avec une composante de vent de dos en raison de la faible altitude atteinte entre-temps. Le planeur a ensuite heurté violemment le sol lors de l'atterrissage et a été gravement endommagé, les deux occupants ont été blessés au dos. | | | | |
| Type d'aéronef | Duo Discus | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 1 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 1 |
| | | Autres personnes | - | - | - |



| Événement | Accident avec blessés légers | Date, heure | 18.05.2025, 14h10 UTC | | |
|------------------------|---|---------------------|-----------------------|--------|---------|
| Lieu, Pays | Col du Rawil (VS), Suisse | Domages à l'aéronef | Gravement endommagé | | |
| Renseignements de base | Le pilote participait au championnat suisse de vol à voile qui se déroulait à l'aérodrome de Grenchen (LSZG) avec son planeur JS-MD 3 (planeur A) dans la catégorie mixte ouverte. Le deuxième jour de la compétition, une épreuve de vitesse avec six points de virage devait être effectuée sur un parcours d'environ 420 km. Les points de virage 2 à 4 se trouvaient en Valais. Après avoir franchi la ligne de départ, le pilote a suivi la même route qu'un autre pilote d'un planeur B, les deux pilotes se succédant en tête, la distance entre les deux planeurs et les différences d'altitude jusqu'au lieu de l'accident n'étant jamais importantes. Lors du contournement du quatrième point de virage, situé à environ 4 km au nord de l'aérodrome de Sion (LSGS), les deux pilotes avaient déjà parcouru plus de 320 km à une vitesse moyenne supérieure à 110 km/h. À 16h09m15, alors qu'il se trouvait à 1,5 km au sud-ouest du col du Rawil, le planeur A volait à un peu plus de 500 m derrière le planeur B, environ 165 m plus bas, à une vitesse indiquée d'environ 150 km/h en direction nord-est. Une minute plus tard, le planeur A a heurté un terrain en pente, son saumon gauche entrant en collision avec un rocher. Environ 50 m plus loin, un deuxième impact s'est produit et le planeur s'est immobilisé après quelques mètres. Le dernier point de données a été enregistré à 16h10m15. Le pilote a pu déclencher lui-même son sauvetage via l'application Rega à 16h19 et a ensuite été transporté à l'Inselspital pour des examens médicaux. Le planeur a été fortement endommagé lors de l'impact ; aucune fuite de carburant n'a été constatée. Aucun signal ELT n'a été reçu. | | | | |
| Type d'aéronef | JS-MD 3 (à propulsion à réaction) | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 1 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |

| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 27.05.2025, 09h41 UTC | | |
|------------------------|--|---------------------|-----------------------|--------|---------|
| Lieu, Pays | Aérodrome d'Ecuvillens (LSGE), Suisse | Domages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | Dans le cadre de la formation de base pour l'obtention d'une licence de pilote privé pour avions, il était prévu d'effectuer un circuit d'aérodrome à Ecuvillens (LSGE) avec un poser-décoller (<i>touch-and-go</i>) sur un avion monomoteur en vol solo, suivi d'un vol retour vers Grenchen (LSZG). Après avoir touché le sol sur la piste 27, la pilote a dépassé la limite gauche de la piste avec les deux roues du train principal. Elle a ensuite poursuivi sa course au décollage dans l'herbe, a fait redécoller l'avion avant la fin de la piste et est retournée à Granges. | | | | |
| Type d'aéronef | DA 40 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – Formation | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | Rapport final n° 2391 | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | Rapport final n° 2372 | Autres personnes | - | - | - |



| Événement | Accident avec blessés légers | Date, heure | 30.05.2025, 12h45 UTC | | |
|-------------------------------|---|-------------------------|-----------------------|---------------|----------------|
| Lieu, Pays | Parpan (GR), Suisse | Dommages à l'aéronef | Gravement endommagé | | |
| Renseignements de base | Le pilote a décollé en remorquage vers 12 heures à Bad Ragaz (LSZE). Après le largage dans la région de Vilan, son itinéraire l'a conduit du Prättigau en passant par la région de Davos vers le col de l'Albula. Là, il a constaté que les ascendances thermiques n'étaient pas suffisantes pour atteindre l'objectif prévu pour la journée, le lac de Zervreila. Il a donc décidé de retourner à l'aérodrome de départ via Lenzerheide. En raison d'une perte d'altitude continue, le pilote a décidé d'effectuer par précaution un atterrissage en campagne dans la région de Parpan. Il a choisi un pré fraîchement fauché et, après un tour de reconnaissance, a amorcé l'atterrissage dans le sens de la pente en montée. Le premier contact avec le sol s'est produit dans un creux prononcé, ce qui a fait rebondir le planeur et l'a propulsé à nouveau dans les airs sur quelques mètres. Lors du contact suivant avec le sol, l'extrémité de l'aile gauche a effleuré le terrain, ce qui a fait perdre le contrôle du planeur au pilote. Le planeur a alors percuté le sol de manière incontrôlée et violente dans le pré. Il s'agissait du deuxième atterrissage en campagne du pilote dans sa carrière de vol. | | | | |
| Type d'aéronef | ASW 27 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 1 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |



| | | | | | |
|-------------------------------|---|---|------------------------------|---------------|----------------|
| Événement | Accident avec blessés | Date, heure | 09.06.2025, 17h40 UTC | | |
| Lieu, Pays | Région de La Chaux-de-Fonds, Suisse | Dommages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | Lors du sauvetage au treuil d'une personne accidentée, le médecin a été heurté et blessé par un arbre renversé par le souffle de rotor (<i>downwash</i>) alors qu'il se trouvait à environ 4 mètres au-dessus du sol. | | | | |
| Type d'aéronef | H145 | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Professionnel – opération de sauvetage | Équipage | 0 | 1 | 0 |
| | | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |
| Cas comparables | Vous trouverez ci-dessous des incidents comparables liés au transport de bois par hélicoptère ou à des opérations de sauvetage dans lesquels le souffle de rotor (<i>downwash</i>) a joué un rôle : | | | | |
| | 30.05.2008, HB-ZDE, rapport final n° 2032 | Un assistant de vol a été gravement blessé à la tête, très probablement par une branche tombée sous l'effet du <i>downwash</i> . | | | |
| | 24.05.2010, HB-ZRE, rapport final n° 2089 | Lors d'une opération de treuillage, une branche pourrie s'est brisée sous l'effet du <i>downwash</i> et est tombée sur une personne se trouvant en dessous. | | | |
| | 25.04.2011, HB-ZRX, rapport final n° 2152 | Dans le cadre d'une opération de sauvetage, lors de la descente du médecin urgentiste à l'aide du treuil de sauvetage, le tronc d'un arbre déjà endommagé s'est brisé sous l'effet du <i>downwash</i> et est tombé sur le patient qui était prêt à être évacué. | | | |
| | 29.08.2014, HB-ZKF, rapport final n° 2266 | Lors du transport d'une charge, une personne a été blessée par un groupe d'arbres qui s'est renversé sous l'effet du <i>downwash</i> . | | | |



| Événement | Incident grave (Airprox) | Date, heure | 19.06.2025, 11h21 UTC | | |
|------------------------|---|----------------------|-----------------------|--------|---------|
| Lieu, Pays | À proximité de l'aérodrome des Eplatures (NE), Suisse, en dehors de la zone de contrôle de l'aérodrome | Dommages à l'aéronef | Aucun | | |
| Renseignements de base | L'équipage de l'avion à moteur a effectué une approche IFR sur la piste 05, suivie d'une remise des gaz. En montée vers l'altitude d'approche interrompue de 8000 ft, l'équipage a aperçu un planeur qui émergeait de nuages cumuliformes et croisait sa trajectoire de gauche à droite environ 200 ft plus bas, à une altitude estimée à environ 6700 ft. Un TAS et un Flarm étaient installés dans l'avion à moteur ; le planeur n'apparaissait sur aucun des deux systèmes d'alerte anticollision. Le contrôleur aérien du centre de contrôle <i>Alps Radar</i> n'avait également aucun signal transpondeur sur son écran radar et n'a donc pas pu fournir <i>d'informations de trafic</i> correspondantes. La zone de contrôle de l'aérodrome des Eplatures (LSGC) s'étend verticalement du sol jusqu'à une altitude de 6500 ft AMSL. | | | | |
| Type d'aéronef | Aéronef 1 : DA42 Aéronef 2 : planeur | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aéronef 1 : aviation générale – test de compétences Aéronef 2 : aviation générale – inconnu | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | Deux rapprochements dangereux entre un avion à moteur et deux planeurs le 21 mai 2023 à proximité de l'aérodrome, en dehors de la zone de contrôle de l'aérodrome des Eplatures (NE) (cf. rapport final n° 2419) | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |



| Événement | Incident grave (Airprox) | Date, heure | 19.06.2025, 13h10 UTC | | | |
|------------------------|--|----------------------|-----------------------|--------|---------|--|
| Lieu, Pays | À proximité de l'aérodrome des Eplatures (NE), Suisse, en dehors de la zone de contrôle de l'aérodrome | Dommages à l'aéronef | Aucun | | | |
| Renseignements de base | Après avoir décollé de la piste 05, l'avion d'affaires se trouvait en phase initiale de montée, à moins de 5000 ft AMSL, le long de la route de départ standard SAPRE, lorsque l'équipage a repéré un planeur au-dessus de lui, à deux heures, sur le système d'alerte de trafic (<i>Traffic Advisory System</i> – TAS). En accord avec le centre de contrôle <i>d'approche Alps Radar</i> , l'équipage a amorcé un virage à gauche anticipé afin d'éviter le planeur. La zone de contrôle de l'aérodrome des Eplatures (LSGC) s'étend verticalement du sol jusqu'à une altitude de 6500 ft AMSL. | | | | | |
| Type d'aéronef | Aéronef 1 : PC12 Aéronef 2 : planeur | Blessures | Mortelles | Graves | Légères | |
| Type d'exploitation | Aéronef 1 : aviation générale – à titre commercial Aéronef 2 : aviation générale – inconnu | Équipage | 0 | 0 | 0 | |
| Cas comparables | Deux rapprochements dangereux entre un avion à moteur et deux planeurs le 21 mai 2023 à proximité de l'aérodrome, en dehors de la zone de contrôle de l'aérodrome des Eplatures (NE) (cf. rapport final n° 2419) | Passagers | 0 | 0 | 0 | |
| | | Autres personnes | - | - | - | |

| Événement | Incident grave sans blessés | Date, heure | 21.06.2025, 16h00 UTC | | | |
|------------------------|---|----------------------|-----------------------|--------|---------|--|
| Lieu, Pays | Région de Sanzenberg (ZH), Suisse | Dommages à l'aéronef | Aucun dommage | | | |
| Renseignements de base | L'avion à moteur effectuait un vol de croisière entre Kunovice (LKKU) et Avignon (LFMV) selon les règles de vol aux instruments à une altitude de 9000 ft, lorsque le pilote a informé le contrôle aérien qu'il voulait effectuer un atterrissage d'urgence à Birrfeld (LSZF) en raison de fortes vibrations du moteur. Environ un quart d'heure plus tard, l'avion a atterri sur la piste 08. Après l'atterrissage, une fuite d'huile a été constatée. | | | | | |
| Type d'aéronef | Mooney M20J | Blessures | Mortelles | Graves | Légères | |
| Type d'exploitation | Aviation générale – vol privé | Équipage | 0 | 0 | 0 | |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 | |
| | Autres personnes | - | - | - | - | |



| | | | | | |
|-------------------------------|--|-----------------------------|---|---------------|----------------|
| Événement | Incident sans blessés | Date, heure | 29.06.2025, 06h05 UTC | | |
| Lieu, Pays | Schübelbach (SZ), Suisse | Dommages à l'aéronef | Aéronef 1 : intact Aéronef 2 : endommagé | | |
| Renseignements de base | La montgolfière était au sol, l'enveloppe était encore entièrement gonflée et les passagers avaient déjà quitté la nacelle lorsqu'un bruit de drone s'est clairement fait entendre. Soudain, le drone a percuté l'enveloppe verticale et s'est écrasé au sol. Il a perdu plusieurs pales et était ensuite dans l'incapacité de voler. Aucun pilote à distance n'était visible et personne ne s'est identifié comme tel après la collision. | | | | |
| Type d'aéronef | Aéronef 1: Fire Balloons G 30.24 Aéronef 2: dji Mini 3 Pro | Blessures | Mortelles | Graves | Légères |
| Type d'exploitation | Aéronef 1 : vol privé Aéronef 2 : inconnu | Équipage | 0 | 0 | 0 |
| Cas comparables | - | Passagers | 0 | 0 | 0 |
| | | Autres personnes | - | - | - |

Berne, 21 juillet 2025