Bulletin de prévention 2025/3

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 avec blessés légers**	**Date, heure**		**28.11.2024, heure inconnue**	
Lieu, Pays	**Cavergno (TI), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	Un ouvrier a été blessé lors de travaux forestiers. Cet accident grave n'a pas été signalé au SESE.				
Type d'aéronef	Airbus Helicopter AS 350 B3	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation générale – commerciale – vol de travail aérien	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	1

Événement	**Incident grave (Airprox)**	**Date, heure**		**05.03.2025, 09h35 UTC**	
Lieu, Pays	**17 NM à l'est de l'aérodrome de Sion (LSGS), Suisse, à environ 12 000 ft AMSL**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	L'avion d'affaires biréacteur effectuait une approche aux instruments vers la piste 25 de l'aérodrome de Sion (LSGS). Au cours de l'approche finale, à l'intérieur de la TMA Sion qui n'était pas active, le contrôleur aérien de la tour de contrôle de Sion (*Sion Tower)* a transmis à l'équipage de conduite deux informations de trafic concernant un hélicoptère volant en direction du nord à environ 11 000 ft AMSL à travers la TMA 3 de Sion. À une distance d'environ 17 NM du seuil de piste et à une altitude d'environ 12 000 ft AMSL, le système anticollision à bord de l'avion d'affaires a émis un avis de résolution (*resolution advisory* – RA). L'équipage a suivi ce RA et a ensuite effectué une manœuvre d'approche interrompue. Après une nouvelle approche, l'avion a atterri sans incident à Sion. La TMA temporaire de Sion n'était pas active ce jour-là. L'espace aérien dans lequel l'airprox s'est produit était donc classé dans la catégorie E.				
Type d'aéronef	Aéronef 1 : Bombardier CL350 Aéronef 2 : Airbus Helicopters AS 350 B3	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aéronef 1 : aviation générale – commerciale, IFR Aéronef 2 : aviation générale – commerciale, VFR	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Airprox entre un avion d'affaires et un avion léger dans la TMA de Sion le 18 décembre 2020 (cf. rapport final n° 2393)	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

Événement	**Incident grave (Airprox)**	**Date, heure**		**19.04.2025, 13h19 UTC**	
Lieu, Pays	**Lucerne (LU), Suisse, à environ 5500 ft AMSL**	**Dommages à l'aéronef**		**Aucun**	
Renseignements de base	Un avion léger monomoteur de type DA20 effectuait un vol privé selon les règles de vol à vue entre Granges et Kägiswil. Au-dessus de la ville de Lucerne, à une altitude d'environ 5500 ft AMSL, le pilote a effectué un virage de 360° vers la droite. Peu avant la sortie du virage pour poursuivre son vol en direction de Kägiswil, il a aperçu un autre avion léger, un Mooney M20, qui venait en sens inverse avec un faible taux de descente. Il s'en est suivi une approche dangereuse entre les deux aéronefs dans l'espace aérien E. Le pilote du DA20 avait émis plusieurs messages de position sur la fréquence de l'aérodrome d'Emmen, dont la zone de contrôle n'était pas active à ce moment-là, mais n'avait reçu aucun message de l'autre aéronef. Le système anticollision Flarm du DA20 n'a également émis aucune alerte. Il n'a pas été possible de déterminer quelle fréquence radio l'équipage du M20 avait sélectionnée. Pour les aérodromes d'Alpnach (LSMA), Buochs (LSZC) et Emmen (LSME), la fréquence 134,130 MHz est utilisée pour indiquer si les espaces aériens correspondants sont actifs ou non.				
Type d'aéronef	Aéronef 1 : Diamond Aircraft DA20-C1 Aéronef 2 : Mooney M20	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aéronef 1 : aviation générale – vol privé, VFR Aéronef 2 : aviation générale – vol privé, VFR	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**	**26.05.2025, 16h18 UTC**
Lieu, Pays	**Schwenningen, Allemagne**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**
Renseignements de base	En vol de croisière au niveau de vol 350 dans la région du Bade-Wurtemberg (DE), l'équipage de conduite a constaté une perte d'huile rapide sur les indications de système du moteur gauche. À la suite de l'alarme correspondante de perte de pression d'huile (ENG 1 OIL LO PR), l'équipage a coupé le moteur, émis un message d'urgence (*PAN PAN*), décidé d'effectuer un atterrissage d'urgence à Genève (LSGG) et entamé la descente au-dessus de Schwenningen (DE) ; l'atterrissage sur la piste 04 a eu lieu environ 40 minutes plus tard. Lors de la recherche de panne qui s'en est suivi, un manque d'étanchéité important a été constaté au niveau de la surface de contact supérieure (*top mating surface*) du tube d'alimentation (*supply tube*) LP57 (PN 5321151-01) de l'échangeur thermique air/huile, dû à une installation incorrecte. Selon l'ordre dans lequel les raccords vissés de la bride flottante (*floating flange*) sont montés, celle-ci peut être mal alignée. Ainsi, le joint de bride, le tuyau d'alimentation et le support du faisceau de câbles peuvent être vissés ensemble et serrés au couple nominal, mais le contact périphérique, supposé stable mais non étanche et invisible, persiste. L'essai moteur au sol qui a suivi n'a révélé aucune anomalie et ce dernier a pu être remis en service conformément aux exigences du constructeur.		

Type d'aéronef	Airbus A321neo	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Transport aérien commercial – vol de ligne	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Incident grave survenu le 31 janvier 2025 au-dessus du Val de Bagnes (VS), Suisse (cf. Bulletin de prévention 2025/2)	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

Événement	**Accident avec blessés légers**	**Date, heure**	**17.06.2025, 10h05 UTC**
Lieu, Pays	**Wichtrach (BE), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Endommagé**
Renseignements de base	Avant le vol, le pilote a rempli le réservoir gauche de l'avion avec près de 45 litres de carburant et a vérifié que le robinet de carburant de la conduite de ce réservoir était ouvert. Le carburant a ainsi pu s'écouler progressivement dans le réservoir collecteur (*header tank*) d'une capacité de quatre litres situé derrière le siège passager, puis dans le réservoir droit. Les deux réservoirs d'aile avaient une capacité de 49 litres de carburant chacun. La conduite entre le réservoir collecteur et le réservoir d'aile droit n'était pas équipée d'un robinet. Une fois l'avion prêt pour le vol, le réservoir gauche contenait encore plus de 40 litres et le réservoir droit déjà plus de 10 litres de carburant. Le pilote prévoyait un vol d'environ une heure et disposait donc d'une réserve de carburant de plus de trois heures. Peu après le décollage, peu avant 11 heures, alors qu'il montait en direction des Préalpes bernoises, le pilote a remarqué que la fonction de suppression du bruit de son casque ne fonctionnait plus. Afin de vérifier l'unité de commande correspondante intégrée dans le câble du casque, le pilote a dû tirer sur le câble du casque pour le ramener vers lui. Selon le pilote, la résistance à la traction était importante. Une heure à peine après le décollage, le moteur a progressivement perdu de sa puissance dans la région de Linden (BE). Le pilote a vérifié le niveau de carburant et a constaté que le réservoir gauche était plein. Le fait de tirer sur le préchauffage du carburateur et d'enclencher la pompe à essence électrique n'a pas non plus permis de remédier au problème. Comme le voyant d'alerte de niveau de carburant résiduel ne s'est pas allumé, mais dont le test avait été concluant, le pilote a supposé qu'il s'agissait d'un problème au niveau du moteur et a renoncé à poursuivre la recherche de la panne. Il a alors procédé à un atterrissage d'urgence dans la vallée de l'Aar. Lors de l'approche finale sur un pré à Wichtrach (BE), l'hélice s'est finalement arrêtée. L'avion a touché le sol dans le pré, s'est retourné sur le dos dans le champ d'épeautre adjacent et s'est immobilisé après avoir parcouru environ 10 mètres. Le pilote a coupé le contact et a quitté l'avion par ses propres moyens, se blessant légèrement. Après l'accident, la SUST a constaté que le réservoir d'aile droit était presque vide et qu'il restait encore environ 40 litres de carburant dans le réservoir gauche. Le robinet de carburant gauche était en position « FERMÉ », tandis que le robinet du réservoir collecteur était en position « OUVERT », tout comme le robinet principal situé à gauche sous le tableau de bord. Dans cette configuration, le réservoir collecteur ne pouvait être alimenté qu'avec le carburant provenant du réservoir droit. La pompe à essence électrique, le filtre à carburant (*gascolator*) de la conduite de carburant dans le compartiment moteur ainsi que les boîtiers à flotteur des deux carburateurs ne contenaient plus que de très faibles quantités de carburant. Les prises pour brancher les écouteurs se trouvaient derrière le siège du pilote, à gauche, sur un cache derrière le cadre de la porte. C'est également dans cette zone que passe le tuyau du réservoir gauche, qui descend par le haut à travers ce cache. C'est là que se trouvait le robinet de carburant du réservoir gauche, qui était en position « FERMÉ ». Selon les informations fournies par le pilote, il avait remplacé le capteur de niveau de carburant restant il y a quelques années. Le capteur actuellement installé est basé sur une mesure de pression et est utilisé, par exemple, dans les motos.				
Type d'aéronef	Skystar Kitfox IV-1200 (construction artisanale)	**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**	**02.07.2025, 11h50 UTC**		
Lieu, Pays	**Trimmleten, commune de Lauterbrunnen (BE), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Aéronef 1 : légèrement endommagé** **Aéronef 2 : inconnu**		
Renseignements de base	Au cours du vol aller vers un site d'intervention HEMS, un choc sourd a été ressenti au niveau du nez de l'hélicoptère, causé par un objet inconnu. Une analyse de la situation pendant le vol n'a révélé aucune anomalie notable. Il a été décidé de poursuivre l'intervention et de procéder à une inspection détaillée au sol. Après l'atterrissage et le stationnement de l'hélicoptère, des marques de contact blanches et grises ont été constatées sur le carénage avant, sous l'essuie-glace, ainsi que sur l'une des pales du rotor. Aucun corps étranger ni aucune pièce n'ont été trouvés sur la cellule. Le pilote et le spécialiste du sauvetage ont tous deux déclaré avoir vu, peu avant l'impact, un objet blanc et rond d'un diamètre d'environ 20 cm. L'objet a été dévié vers la gauche lors de l'impact sourd. Aucun fragment ou débris visible n'a été constaté. Les traces observées sur l'hélicoptère indiquent que l'objet était probablement constitué d'un matériau de type plastique. Dans son rapport, la compagnie aérienne indique qu'elle considère la présence de drones dans sa zone d'opération comme un risque important. Les essais réalisés avec des appareils permettant de localiser les émetteurs ont donné de bons résultats. L'OFAC a donc été contacté afin de trouver des solutions communes.				
Type d'aéronef	Type d'aéronef 1 : EC135 T3 Type d'aéronef 2 : inconnu	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation générale – *Helicopter Emergency Medical Service* (HEMS)	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Collision entre un hélicoptère de type Cabri G2 et un drone le 25 mai 2018 près du barrage de Verzasca (cf. rapport sommaire).	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

Événement	**Incident grave (Airprox)**	**Date, heure**	**03.07.2025, 16h25 UTC**		
Lieu, Pays	**4 NM au sud de l'aéroport de Zurich (LSZH), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**		
Renseignements de base	Lors de l'approche de la piste 34, un drone blanc a été aperçu à environ 4 NM sur la gauche, à peu près à la même altitude, à une distance estimée à 200 m environ.				
Type d'aéronef	Boeing B777	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Transport aérien commercial – vol de ligne	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Rapport sommaire (HB-JHB)	**Passagers**	0	0	0
	Rapport sommaire (HB-IPT)	**Autres personnes**	-	-	-

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**06.07.2025, 10h30 UTC**	
Lieu, Pays	**Hardmatte, commune de Kölliken, Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Légèrement endommagé**	
Renseignements de base	Lors du vol retour de Grenchen (LSZG) à Birrfeld (LSZF), le pilote a remarqué des bruits inhabituels provenant du moteur. Il a essayé de réduire puis d'augmenter la puissance du moteur, mais cela n'a eu aucun effet sur la vitesse de rotation de l'hélice. Dans la région de Kölliken, il a décidé d'effectuer un atterrissage d'urgence et a informé Zurich Info de son intention. En sortant le train d'atterrissage, il a constaté que seule la roue avant était sortie. Même après avoir actionné le dispositif d'urgence pour le train d'atterrissage, il n'a constaté aucun changement. Il n'a pas eu le temps de rechercher d'autres pannes. L'atterrissage s'est effectué sur une route et l'avion s'est immobilisé dans un champ de maïs. L'examen technique a révélé que la chaîne cinématique entre le moteur et l'hélice était défaillante.				
Type d'aéronef	HB-207 Alfa, construction artisanale	**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**		**09.07.2025, 09h00 UTC**	
Lieu, Pays	**Aérodrome de Granges (LSZG), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Légèrement endommagé**	
Renseignements de base	Au cours d'un circuit solo en vue d'un toucher-décoller (*touch-and-go*), le moteur Limbach de type L 2000 EB 1 a subi une perte de puissance après l'atterrissage sur la piste 06 pendant la manœuvre de remise des gaz et le planeur motorisé ASK16 n'a pratiquement pas pris d'altitude. Le pilote a survolé toute la longueur de la piste à une altitude d'environ 3 à 4 mètres, et l'aéronef a atterri brutalement dans le champ de céréales adjacent. L'enquête technique a révélé un défaut technique de l'enroulement du circuit secondaire dans la bobine de l'unique magnéto du moteur, ce qui a provoqué la perte de puissance.				
Type d'aéronef	ASK 16	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation générale – Formation – Vol en solo	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

<table>
<tr><th>Événement</th><th colspan="2">Incident grave (Airprox)</th><th>Date, heure</th><th colspan="2">18.07.2025, 14h02 UTC</th></tr>
<tr><th>Lieu, Pays</th><th colspan="2">16 NM à l'est de l'aérodrome de Sion (LSGS), Suisse, à environ 10 300 ft AMSL</th><th>Dommages à l'aéronef</th><th colspan="2">Aucun</th></tr>
<tr><td>Renseignements de base</td><td colspan="5">Un avion d'affaires biréacteur effectuait une approche aux instruments vers la piste 25 de l'aérodrome de Sion (LSGS). Au cours de l'approche finale à l'intérieur de la TMA Sion qui n'était pas active, le contrôleur aérien de la tour de contrôle de Sion (Sion Tower) a transmis à l'équipage de conduite une information de trafic concernant un avion léger monomoteur qui se trouvait dans la zone de leur approche. À une distance d'environ 16 NM du seuil de piste et à une altitude d'environ 10 300 ft AMSL, le système anticollision à bord de l'avion d'affaires a émis un avis de trafic (traffic advisory – TA) suivi peu après d'un avis de résolution (resolution advisory – RA). L'équipage a suivi ce RA, qui exigeait le maintien de l'altitude de vol, puis a effectué une manœuvre d'approche interrompue. Les deux pilotes n'ont jamais vu l'avion léger.
Le pilote de l'avion léger avait sélectionné la fréquence radio de la tour de contrôle de Sion, mais ne s'était pas annoncé au contrôleur aérien. Après deux appels, le contrôleur aérien a toutefois réussi à entrer en contact avec le pilote. Il lui a transmis une information sur le trafic concernant l'avion d'affaires et lui a recommandé d'effectuer un virage à droite, ce que le pilote a fait. Il a alors aperçu l'avion d'affaires.
Après la manœuvre de remise des gaz, l'avion d'affaires a effectué une nouvelle approche aux instruments et a atterri sans incident à Sion.
La TMA temporaire de Sion n'était pas activée ce jour-là. L'espace aérien dans lequel l'airprox s'est produit était donc classé dans la catégorie E.</td></tr>
<tr><td>Type d'aéronef</td><td colspan="2">Aéronef 1 : Embraer EMB-505
Aéronef 2 : Robin DR 400/180 R</td><td>Blessures</td><td>Mortelles</td><td>Graves</td><td>Légères</td></tr>
<tr><td>Type d'exploitation</td><td colspan="2">Aéronef 1 : aviation générale – commerciale, IFR
Aéronef 2 : aviation générale – vol privé, VFR</td><td>Équipage</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Cas comparables</td><td colspan="2" rowspan="2">Airprox entre un avion d'affaires et un avion léger dans la TMA de Sion le 18 décembre 2020 (cf. rapport final n° 2393)</td><td>Passagers</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td></td><td>Autres personnes</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>

Événement	**Incident grave (Airprox)**	**Date, heure**	**18.07.2025, 15h41 UTC**		
Lieu, Pays	**8 NM à l'ouest de l'aérodrome de Sion (LSGS), Suisse, 9000 ft AMSL**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**		
Renseignements de base	Un avion d'affaires biréacteur a décollé de la piste 25 de l'aérodrome de Sion (LSGS) et a pris la direction de l'ouest. Au même moment, un planeur, qui n'était pas en contact avec le contrôle aérien, se trouvait dans la région de Fully (VS) à une altitude d'environ 10 000 ft AMSL. Le contrôleur aérien de la tour de Sion a transmis à l'équipage de l'avion d'affaires plusieurs informations de trafic concernant ce planeur et lui a recommandé de ne pas monter au-dessus de 9000 ft AMSL jusqu'au point de cheminement GS202, situé dans la région de Fully, afin de rester en dessous du planeur. À environ 8 NM de l'extrémité de la piste et à une altitude d'environ 9000 ft AMSL, le système anticollision à bord de l'avion d'affaires a émis un avis de résolution (*Resolution Advisory* – RA). Les deux aéronefs se sont ensuite croisés à une distance enregistrée par le contrôle aérien de 0,6 NM latéralement et 200 ft verticalement. L'espace aérien dans lequel l'airprox s'est produit était classé dans la catégorie E.				
Type d'aéronef	Aéronef 1 : Cessna C525 « CJ2 » Aéronef 2 : Schempp Hirth Duo Discus	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aéronef 1 : aviation générale – commerciale, IFR Aéronef 2 : aviation générale – vol privé, VFR	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Airprox entre un avion d'affaires et un avion à turbopropulseur dans la région de Martigny le 18 février 2017 (cf. rapport final n° 2377)	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

Événement	**Accident sans blessés**	**Date, heure**	**06.08.2025, 18h00 UTC**		
Lieu, Pays	**Lyss (BE), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Endommagé**		
Renseignements de base	Au cours du vol, une perte de puissance s'est produite et le pilote a remarqué de la fumée. Il a alors décidé d'effectuer un atterrissage d'urgence dans un champ. Le moteur s'est arrêté pendant le roulage. Extérieurement, le moteur ne présentait aucun dommage, mais de l'huile mélangée à des particules métalliques a été constatée sur le train d'atterrissage et le dessous du fuselage.				
Type d'aéronef	Bücker Bü 131 Jungmann	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation générale – vol privé	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

Événement	**Accident sans blessés**	**Date, heure**		**08.08.2025, 16h30 UTC**	
Lieu, Pays	**Aérodrome de Montricher (LSTR), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**		**Endommagé**	
Renseignements de base	L'avion monomoteur a atterri sur la piste avec son train d'atterrissage rentré. Il n'y avait aucun défaut technique au niveau du mécanisme de sortie du train d'atterrissage.				
Type d'aéronef	IS-28M2/GR	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation générale – vol privé	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	Accident du 29 janvier 2024 à Granges (cf. bulletin de prévention 2024/1)	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

Événement	**Incident grave sans blessés**	**Date, heure**		**10.08.2025, 12h30 UTC**	
Lieu, Pays	**Aérodrome d'Ecuvillens (LSGE)**	**Dommages à l'aéronef**		**Légèrement endommagé**	
Renseignements de base	Lors de l'atterrissage, la queue de l'avion monomoteur a touché la piste. Le gouverne de direction a été endommagée, ce qui a nui à la maniabilité autour de l'axe vertical. L'avion a pu être immobilisé sur la piste.				
Type d'aéronef	MCR4	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation générale – vol privé	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

<table>
<tr><th>Événement</th><th>Incident grave sans blessés</th><th>Date, heure</th><th colspan="3">18.08.2025, 13h56 UTC</th></tr>
<tr><th>Lieu, Pays</th><th>Aérodrome de Bex (LSGB), Suisse</th><th>Dommages à l'aéronef</th><th colspan="3">Légèrement endommagé</th></tr>
<tr><td>Renseignements de base</td><td colspan="5">L'avion remorqueur effectuait son septième vol de remorquage dans le cadre d'un cours de formation d'instructeur de vol pour pilotes de planeur. À la suite du largage du planeur, le pilote remorqueur a actionné l'interrupteur pour rentrer la corde de remorquage à l'aide du treuil électrique. Comme il n'était pas sûr que la corde de remorquage ait été complètement rentrée, il a voulu recommencer la procédure de rentrée. Pour ce faire, il a d'abord dû appuyer sur l'interrupteur afin d'arrêter la rentrée de la corde de remorquage. Il a ensuite effectué une courte approche vers la piste 33, passant au-dessus d'un planeur déjà positionné pour le décollage. Le corde de remorquage, qui était encore déroulée à plus de la moitié, a touché l'aile gauche du planeur pendant l'approche finale et a endommagé son aileron gauche.</td></tr>
<tr><td>Type d'aéronef</td><td>Aéronef 1 : Maule MX-7-235
Aéronef 2 : Alexander Schleicher ASK 21</td><td>Blessures</td><td>Mortelles</td><td>Graves</td><td>Légères</td></tr>
<tr><td>Type d'exploitation</td><td>Aéronef 1 : aviation générale – vol privé, VFR
Aéronef 2 : aviation générale – vol privé, VFR</td><td>Équipage</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Cas comparables</td><td rowspan="2">Accident à Bex (LSGB) le 22 juillet 2021, au cours duquel un planeur prêt à décoller a été endommagé par la corde de remorquage partiellement rétractée de l'avion remorqueur qui atterrissait, et une personne au sol a été légèrement blessée (cf. rapport sommaire HB-KAW)</td><td>Passagers</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td></td><td>Autres personnes</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>

Événement	**Incident grave (quasi-collision)**	**Date, heure**	**24.08.2025, 13h37 UTC**
Lieu, Pays	**À environ 3 km au nord-est de Rapperswil-Jona (SG), Suisse**	**Dommages à l'aéronef**	**Aucun**
Renseignements de base	Au cours d'un vol entre Saint-Gall-Altenrhein (LSZR) et l'aérodrome de Hausen am Albis (LSZN), l'avion monomoteur à ailes hautes, en phase de descente sur une trajectoire en direction du sud-ouest, s'approchait du lac de Zurich lorsque soudain, à environ 3 km au nord-est de la localité de Rapperswil-Jona (SG), à environ 4000 ft AMSL, l'alerte sonore « *traffic traffic* » a retenti. Au même moment, le pilote a remarqué un deltaplane qui remontait très rapidement dans sa trajectoire de vol. La distance estimée était alors d'environ 100 à 200 pieds. Le pilote a immédiatement effectué une manœuvre d'évitement en passant en vol ascendant dans un virage à gauche. En contact avec le centre d'information de vol *Zurich Information,* le pilote a informé l'agent du service d'information de vol (*Flight Information Service Officer* – FISO) de la quasi-collision. Selon les informations fournies par le pilote, rien n'était visible sur l'écran de l'ATD-57, qui affiche les signaux Flarm et ADS-B du trafic aérien environnant, avant que l'alerte sonore ne retentisse. Même après la quasi-collision, le deltaplane n'est pas apparu sur l'écran ; de même, *Zurich Information* n'a pas été en mesure de détecter le trafic.		

Type d'aéronef	F177RG	**Blessures**	**Mortelles**	**Graves**	**Légères**
Type d'exploitation	Aviation générale – vol privé	**Équipage**	0	0	0
Cas comparables	-	**Passagers**	0	0	0
		Autres personnes	-	-	-

<table>
<tr><th>Événement</th><th colspan="2">Incident grave (Airprox)</th><th>Date, heure</th><th colspan="2">27.09.2025, 12h43 UTC</th></tr>
<tr><th>Lieu, Pays</th><th colspan="2">1 km au nord-est de Belfaux (FR), Suisse, à environ 3800 ft AMSL</th><th>Dommages à l'aéronef</th><th colspan="2">Aucun</th></tr>
<tr><td>Renseignements de base</td><td colspan="5">Le pilote à bord de l'avion à moteur de type C182 volait à une altitude de croisière de 3800 ft AMSL avec le pilote automatique enclenché et approchait de la ville de Fribourg lorsqu'il a voulu demander à la tour de contrôle de Payerne l'autorisation de traverser la zone de contrôle. Celle-ci n'étant pas active, il a poursuivi son vol en direction du nord-ouest en restant à l'écoute de la fréquence de l'aérodrome. Peu après, le système d'information sur le trafic (Traffic Information System - TIS) du Garmin G1000 a émis l'alerte « traffic, traffic, 11 o'clock, same altitude, 1 mile ». Le pilote a alors amorcé un virage à droite en tournant le bouton de cap (heading) du pilote automatique de 30 degrés vers la droite. Quelques secondes plus tard, il a reçu un avertissement sur son application Air Navigation Pro avec SafeSky. Peu après, il a aperçu un avion léger monomoteur de type Beech BE33 qui le croisait dans un virage à droite.
Dans le cadre d'un vol de contrôle visant à revalider la qualification de classe pour les avions monomoteurs à pistons, le Beech BE33 approchait de la ville de Fribourg par le nord-ouest dans l'intention de s'intégrer dans le trafic local de l'aérodrome d'Ecuvillens (LSGE) lorsque le système d'information sur le trafic (Traffic Advisory System – TAS) a émis un avertissement concernant un autre aéronef. Les deux occupants ont repéré le Cessna qui s'approchait à 2 heures et ont poursuivi leur descente après le croisement.
La distance la plus courte entre les deux avions à moteur, qui volaient tous deux à une altitude de 3800 ft AMSL, était d'environ 100 m.</td></tr>
<tr><td>Type d'aéronef</td><td colspan="2">Aéronef 1 : Cessna C182
Aéronef 2 : Beech BE33</td><td>Blessures</td><td>Mortelles</td><td>Graves</td><td>Légères</td></tr>
<tr><td>Type d'exploitation</td><td colspan="2">Aéronef 1 : aviation générale – vol privé, VFR
Aéronef 2 : aviation générale – vol privé, VFR</td><td>Équipage</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td>Cas comparables</td><td colspan="2" rowspan="2">Quasi-collision entre deux avions à moteur le 24 janvier 2021 (cf. rapport sommaire)</td><td>Passagers</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr>
<tr><td></td><td>Autres personnes</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr>
</table>

Berne, 21 octobre 2025