



Bollettino sulla prevenzione 2025/3

Il seguente elenco contiene informazioni generali utili per la prevenzione di incidenti e incidenti gravi, ai sensi dell'articolo 56 OIET, raccolte nell'ambito di indagini preliminari su eventi imprevisti e per le quali, per motivi di efficienza, non viene avviata alcuna indagine. È strutturato in ordine cronologico e comprende gli eventi imprevisti per i quali l'indagine preliminare è stata conclusa entro la fine del trimestre in questione. Le informazioni non pretendono di essere complete, sono anonime e hanno lo scopo di contribuire alla sensibilizzazione sulla sicurezza (*awareness*) degli ambienti interessati.

Tutti gli orari indicati nel presente bollettino di prevenzione sono espressi in tempo coordinato universale (*Coordinated Universal Time* – UTC). Il rapporto tra l'UTC e l'ora locale (*Local Time* – LT) valida per il territorio svizzero è il seguente, a seconda del periodo in cui è in vigore l'orario dell'Europa centrale (CET) o l'ora legale dell'Europa centrale (CEST):

LT = MEZ = UTC + 1 h oppure

LT = MESZ = UTC + 2 h

Un glossario con le abbreviazioni utilizzate è disponibile sulla homepage del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza.



Evento	Inconveniente grave con feriti lievi	Data, ora	28.11.2024, ora sconosciuta		
Luogo, Stato	Cavergno (TI), Svizzera	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Un operaio è rimasto ferito durante lavori forestali. Il grave incidente non è stato segnalato alla SISI.				
Tipo di aeromobile	Airbus Helicopter AS 350 B3	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – commerciale – volo di lavoro	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	1

Evento	Inconveniente grave (Airprox)	Data, ora	05.03.2025, 09:35 UTC		
Luogo, Stato	17 NM a est dell'aeroporto di Sion (LSGS), Svizzera, circa 12 000 ft AMSL	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Il bimotore da trasporto privato era in fase di avvicinamento strumentale alla pista 25 dell'aeroporto di Sion (LSGS). Durante l'avvicinamento finale all'interno della TMA Sion non attivata, il controllore del traffico aereo della torre di controllo di Sion (<i>Sion Tower</i>) ha trasmesso all'equipaggio della cabina di pilotaggio due avvisi di traffico relativi a un elicottero che volava in direzione nord a circa 11 000 ft AMSL attraverso la TMA 3 di Sion. A una distanza di circa 17 NM dalla soglia della pista e a un'altitudine di circa 12 000 ft AMSL, il dispositivo di allarme anticollisione a bordo dell'aereo privato d'affari ha emesso un comando di evitamento (<i>resolution advisory</i> – RA). L'equipaggio ha seguito questa RA e ha quindi eseguito una manovra di riattaccata. Dopo un nuovo avvicinamento, l'aereo è atterrato senza incidenti a Sion. La TMA temporanea di Sion non era attivata quel giorno. Lo spazio aereo in cui si è verificato l'airprox era quindi classificato come spazio aereo di classe E.				
Tipo di aeromobile	Aeromobile 1: Bombardier CL350 Aeromobile 2: Airbus Helicopters AS 350 B3	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Veicolo aereo 1: aviazione generale - commerciale, IFR Aeromobile 2: aviazione generale - commerciale, VFR	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	Airprox tra un aereo privato d'affari e un aereo leggero nella TMA di Sion il 18 dicembre 2020 (cfr. rapporto finale n. 2393)	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave (Airprox)	Data, ora	19.04.2025, 13:19 UTC		
Luogo, Stato	Lucerna (LU), Svizzera, circa 5500 ft AMSL	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Un velivolo leggero monomotore del tipo DA20 stava effettuando un volo privato secondo le regole del volo a vista da Grenchen a Kägiswil. Sopra la città di Lucerna, il pilota ha eseguito una virata di 360° a destra a un'altitudine di circa 5500 ft AMSL. Poco prima di riprendere il volo in direzione di Kägiswil, ha individuato un altro velivolo leggero, un Mooney M20, che gli veniva incontro frontalmente in leggera discesa. Ne è conseguito un avvicinamento pericoloso tra i due velivoli nello spazio aereo E. Il pilota del DA20 aveva trasmesso diverse segnalazioni di posizione sulla frequenza dell'aeroporto di Emmen, la cui zona di controllo non era attiva in quel momento, ma non aveva ricevuto alcuna segnalazione dall'altro aeromobile. Anche il dispositivo di allarme anticollisione Flarm del DA20 non aveva emesso alcun segnale di allarme. Non è stato possibile determinare quale frequenza radio fosse stata impostata dall'equipaggio dell'M20. Per gli aeroporti di Alpnach (LSMA), Buochs (LSZC) ed Emmen (LSME) viene trasmessa sulla frequenza 134.130 MHz l'informazione relativa all'attivazione o meno degli spazi aerei corrispondenti.				
Tipo di aeromobile	Aeromobile 1: Diamond Aircraft DA20-C1 Aeromobile 2: Mooney M20	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aeromobile 1: aviazione generale – volo privato, VFR Aeromobile 2: aviazione generale – volo privato, VFR	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave senza feriti	Data, ora	26.05.2025, 16:18 UTC		
Luogo, Stato	Schwenningen, Germania	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Durante il volo di crociera a FL 350 nella regione del Baden-Württemberg (D), l'equipaggio ha rilevato, basandosi sulle indicazioni degli strumenti del motore, una rapida perdita di olio dal motore sinistro. A seguito del conseguente allarme relativo alla perdita di pressione dell'olio (ENG 1 OIL LO PR), l'equipaggio ha spento il motore, ha inviato un messaggio di emergenza (PAN PAN), ha deciso di effettuare un atterraggio di emergenza a Ginevra (LSGG) e ha iniziato la discesa sopra Schwenningen (D); l'atterraggio sulla pista 04 è avvenuto circa 40 minuti dopo. Durante la successiva ricerca del guasto, è stata riscontrata una grave perdita nell'intercambiatore di calore aria/olio sulla superficie di contatto superiore (<i>top mating surface</i>) del tubo di alimentazione (<i>supply tube</i>) LP57 (PN 5321151-01) a causa di un'installazione errata. A seconda dell'ordine in cui vengono montati i collegamenti a vite della flangia girevole (<i>floating flange</i>), questa può essere allineata in modo errato. In questo modo è possibile avvitare insieme la guarnizione della flangia, il tubo di alimentazione e il supporto per il cablaggio e serrarli con la coppia nominale, ma il contatto perimetrale apparentemente stabile, ma non a tenuta e non visibile, rimane. Il successivo funzionamento a regime non ha evidenziato ulteriori anomalie e il motore è stato rimesso in servizio secondo le specifiche del costruttore.				
Tipo di aeromobile	Airbus A321 Neo	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Trasporto aereo commerciale – volo di linea	Membri d’equipaggio	0	0	0
Casi simili	Grave incidente del 31.01.2025 sopra la Val de Bagnes	Passeggeri	0	0	0
	(VS), Svizzera (cfr. Bollettino di prevenzione 2025/2)	Terze persone	-	-	-



Evento	Incidente con feriti lievi	Data, ora	17.06.2025, 10:05 UTC		
Luogo, Stato	Wichtrach (BE), Svizzera	Danni all'aeromobile	Danneggiato		
Circostanze	Prima del volo, il pilota ha rifornito il serbatoio alare sinistro dell'aeromobile con circa 45 litri di carburante e ha verificato che il rubinetto del carburante del tubo di questo serbatoio fosse aperto. In questo modo, il carburante ha potuto fluire gradualmente attraverso il serbatoio collettore (<i>header tank</i>) da quattro litri situato dietro il sedile del passeggero nel serbatoio alare destro. Entrambi i serbatoi alari avevano una capacità di 49 litri ciascuno. Il condotto tra il serbatoio collettore e il serbatoio alare destro non era dotato di rubinetto del carburante.				
	Dopo che il pilota aveva preparato l'aereo per il volo, nel serbatoio sinistro c'erano ancora più di 40 litri e in quello destro già ben 10 litri di carburante. Il pilota aveva previsto un volo di circa un'ora e disponeva quindi di una riserva di carburante di oltre tre ore. Dopo il decollo poco prima delle 11, durante la salita verso le Prealpi bernesi, il pilota ha notato che la funzione di soppressione del rumore delle sue cuffie non funzionava più. Per controllare l'unità di comando integrata nel cavo delle cuffie, il pilota ha dovuto tirare il cavo delle cuffie per portarlo davanti a sé. Secondo il pilota, la resistenza alla trazione era elevata.				
	Circa un'ora dopo il decollo, il motore ha perso progressivamente potenza nella zona di Linden (BE). Il pilota ha controllato il livello del carburante e ha constatato che il serbatoio sinistro era pieno. Neanche l'attivazione del preriscaldamento del carburatore e l'accensione della pompa elettrica del carburante hanno risolto il problema. Poiché l'indicatore di livello minimo del carburante non si è acceso, ma il test ha avuto esito positivo, il pilota ha ipotizzato un problema al motore e ha rinunciato a ulteriori ricerche del guasto. Il pilota ha quindi avviato l'atterraggio di emergenza nella valle dell'Aare. Durante la virata in avvicinamento finale su un prato a Wichtrach (BE), l'elica si è infine fermata. L'aereo è atterrato sul prato, si è ribaltato nel campo di farro adiacente e si è fermato dopo circa 10 metri capovolto. Il pilota ha spento l'interruttore principale e ha lasciato l'aereo con le proprie forze, riportando lievi ferite.				
	Dopo l'incidente, il SISI ha constatato che il serbatoio dell'ala destra era quasi vuoto, mentre quello dell'ala sinistra conteneva ancora ben 40 litri di carburante. Il rubinetto del carburante sinistro era in posizione «CHIUSO», mentre quello del serbatoio collettore era in posizione «APERTO», così come il rubinetto principale del carburante situato a sinistra sotto il pannello degli strumenti. In questa configurazione, il serbatoio collettore poteva essere alimentato solo con il carburante proveniente dal serbatoio dell'ala destra. La pompa elettrica del carburante, il filtro della linea principale (<i>gascolator</i>) della linea del carburante nel vano motore e le vaschette dei galleggianti dei due carburatori contenevano solo minime quantità di carburante. Le prese per collegare le cuffie si trovavano dietro il sedile del pilota a sinistra, su una copertura dietro il telaio della porta. In questa zona passa anche il tubo del serbatoio sinistro, che scende dall'alto attraverso questa copertura. Lì si trovava il suddetto rubinetto del serbatoio sinistro, che era in posizione «CHIUSO».				
	Secondo le indicazioni del pilota, alcuni anni fa aveva sostituito il sensore di livello del carburante residuo. Il sensore attualmente installato si basa su una misurazione della pressione e viene utilizzato, ad esempio, nelle motociclette.				
Tipo di aeromobile	Skystar Kitfox IV-1200 (costruzione propria)	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Volo privato	Membri d'equipaggio	0	0	1
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave senza feriti	Data, ora	02.07.2025, 11:50 UTC		
Luogo, Stato	Trimmlen, comune di Lauterbrunnen (BE), Svizzera	Danni all'aeromobile	Aeromobile 1: leggermente danneggiato Aeromobile 2: sconosciuto		
Circostanze	Durante il volo di andata verso un intervento HEMS, è stato avvertito un forte impatto sul muso dell'elicottero causato da un oggetto sconosciuto. Un'analisi della situazione durante il volo non ha evidenziato anomalie evidenti. Si è deciso di proseguire l'intervento e di effettuare un'ispezione dettagliata a terra. Dopo l'atterraggio e il parcheggio dell'elicottero, sono stati rilevati segni di contatto bianchi e grigi sulla carenatura anteriore sotto il tergicristallo e su una delle pale del rotore. Non sono stati trovati corpi estranei o parti sulla cellula. Sia il pilota che il soccorritore hanno dichiarato di aver visto, poco prima dell'impatto, un oggetto bianco e rotondo del diametro di circa 20 cm. L'oggetto è stato deviato verso sinistra dal forte impatto. Non sono stati rilevati frammenti o detriti visibili. Le tracce osservate sull'elicottero indicano che l'oggetto era probabilmente costituito da un materiale simile alla plastica. Nella segnalazione, la compagnia aerea sottolinea che considera la presenza di droni nella propria area operativa un rischio elevato. I test effettuati con dispositivi per la localizzazione dei trasmettitori hanno dato buoni risultati. Di conseguenza, è stato contattato l'UFAC per trovare soluzioni comuni.				
Tipo di aeromobile	Aeromobile 1: EC135 T3 Aeromobile 2: sconosciuto	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Servizio medico di emergenza con elicottero (HEMS)	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	Collisione tra un elicottero del tipo Cabri G2 e un drone il 25 maggio 2018 presso la diga della Verzasca (cfr. rapporto sommario).	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-

Evento	Inconveniente grave (Airprox)	Data, ora	03.07.2025, 16:25 UTC		
Luogo, Stato	4 NM a sud dell'aeroporto di Zurigo (LSZH), Svizzera	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Durante l'avvicinamento alla pista 34, a circa 4 NM sulla sinistra è stato avvistato un drone bianco alla stessa altitudine, a una distanza stimata di circa 200 m.				
Tipo di aeromobile	Boeing B777	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Trasporto aereo commerciale – volo di linea	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	Rapporto sintetico (HB-JHB)	Passeggeri	0	0	0
	Relazione sintetica (HB-IPT)	Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave senza feriti	Data, ora	06.07.2025, 10:30 UTC		
Luogo, Stato	Hardmatte, comune di Kölliken, Svizzera	Danni all'aeromobile	Leggermente danneggiato		
Circostanze	Durante il volo di ritorno da Grenchen (LSZG) a Birrfeld (LSZF), il pilota ha notato rumori insoliti provenienti dal motore. Ha provato a ridurre e aumentare la potenza del motore, ma senza alcun effetto sulla velocità dell'elica. Nella regione di Kölliken, ha deciso di effettuare un atterraggio di emergenza e ha informato Zürich Info della sua intenzione. Durante l'estensione del carrello di atterraggio, ha notato che era stata estesa solo la ruota anteriore. Anche dopo aver azionato il comando di emergenza per il carrello di atterraggio, non ha notato alcun cambiamento. Non c'era tempo per un'ulteriore ricerca del guasto. L'atterraggio è avvenuto su una strada e l'aereo si è fermato in un campo di mais. L'esame tecnico ha rivelato che la trasmissione tra il motore e l'elica aveva ceduto.				
Tipo di aeromobile	HB-207 Alfa, costruzione artigianale	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Volo privato	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-

Evento	Inconveniente grave senza feriti	Data, ora	09.07.2025, 09:00 UTC		
Luogo, Stato	Aeroporto di Grenchen (LSZG), Svizzera	Danni all'aeromobile	Leggermente danneggiato		
Circostanze	Durante un giro di pista in solitaria con atterraggio e ripartenza (<i>touch-and-go</i>), il motore Limbach tipo L 2000 EB 1 ha subito una perdita di potenza dopo l'atterraggio sulla pista 06 e durante la manovra di ripartenza e l'aliante a motore ASK16 ha guadagnato pochissima quota. Il pilota ha sorvolato l'intera lunghezza della pista ad un'altezza di circa 3-4 metri e l'aereo è atterrato bruscamente nel campo di grano adiacente. L'indagine tecnica ha rivelato un difetto tecnico nella bobina primaria dell'unico magnete di accensione del motore, che ha causato la perdita di potenza.				
Tipo di aeromobile	ASK 16	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Addestramento – Volo in solitaria	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave (Airprox)	Data, ora	18.07.2025, 14:02 UTC		
Luogo, Stato	16 NM a est dell'aeroporto di Sion (LSGS), Svizzera, circa 10 300 ft AMSL	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Un aereo bimotore privato d'affari era in fase di avvicinamento strumentale alla pista 25 dell'aeroporto di Sion (LSGS). Durante l'avvicinamento finale all'interno della TMA Sion non attivata, il controllore del traffico aereo della torre di controllo di Sion (<i>Sion Tower</i>) ha comunicato all'equipaggio di cabina un avviso di traffico relativo a un aereo leggero monomotore che si trovava nella loro zona di avvicinamento. A una distanza di circa 16 NM dalla soglia della pista e a un'altitudine di circa 10 300 ft AMSL, il dispositivo di allarme anticollisione a bordo dell'aereo d'affari ha emesso un avviso di traffico (<i>traffic advisory</i> – TA) e, poco dopo, un comando di risoluzione (<i>resolution advisory</i> – RA). L'equipaggio ha seguito questa RA, che richiedeva il mantenimento dell'altitudine di volo, e ha quindi eseguito una manovra di riattaccata. I due piloti non hanno mai visto l'aereo leggero. Il pilota dell'aereo leggero aveva sintonizzato la frequenza radio <i>della torre di controllo di Sion</i>, ma non aveva contattato attivamente il controllore del traffico aereo. Tuttavia, dopo due tentativi, il controllore è riuscito a mettersi in contatto con il pilota. Gli ha comunicato un avviso di traffico relativo all'aereo privato d'affari e gli ha consigliato di effettuare una manovra evasiva con una virata a destra, che il pilota ha eseguito. Il pilota ha quindi avvistato l'aereo privato d'affari. Dopo la manovra di riattaccata, l'aereo privato d'affari ha effettuato un nuovo avvicinamento strumentale ed è atterrato senza incidenti a Sion. La TMA temporanea di Sion non era attiva quel giorno. Lo spazio aereo in cui si è verificato l'airprox era quindi classificato come spazio aereo di classe E.				
Tipo di aeromobile	Aeromobile 1: Embraer EMB-505 Aeromobile 2: Robin DR 400/180 R	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aeromobile 1: aviazione generale – commerciale, IFR Aeromobile 2: aviazione generale – volo privato, VFR	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	Airprox tra un aereo da affari e un aereo leggero nella	Passeggeri	0	0	0
	TMA di Sion il 18 dicembre 2020 (cfr. rapporto finale n. 2393)	Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave (Airprox)	Data, ora	18.07.2025, 15:41 UTC		
Luogo, Stato	8 NM a ovest dell'aeroporto di Sion (LSGS), Svizzera, 9000 ft AMSL	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Un aereo bimotore da affari è decollato dalla pista 25 dell'aeroporto di Sion (LSGS) e ha volato in direzione ovest. Contemporaneamente, un aliante, che non era in contatto con il controllo del traffico aereo, si trovava nella regione di Fully (VS) a un'altitudine di circa 10 000 ft AMSL. Il controllore del traffico aereo della torre di Sion ha trasmesso all'equipaggio dell'aereo d'affari diverse informazioni sul traffico relative a questo aliante e ha raccomandato di non salire oltre i 9000 ft AMSL fino al waypoint GS202, situato nella regione di Fully, per rimanere al di sotto dell'aliante. A circa 8 NM dalla fine della pista e ad un'altitudine di circa 9000 ft AMSL, il dispositivo di allarme anticollisione a bordo dell'aereo d'affari ha emesso un comando di evitamento (<i>Resolution Advisory</i> – RA). I due velivoli si sono quindi incrociati con una distanza registrata dal controllo del traffico aereo di 0,6 NM in senso laterale e 200 ft in senso verticale. Lo spazio aereo in cui si è verificato l'Airprox era classificato come spazio aereo di classe E.				
Tipo di aeromobile	Aeromobile 1: Cessna C525 «CJ2» Aeromobile 2: Schempp Hirth Duo Discus	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aeromobile 1: aviazione generale – commerciale, IFR Aeromobile 2: aviazione generale – volo privato, VFR	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	Airprox tra un aereo da affari e una turboelica nella regione di Martigny il 18 febbraio 2017 (cfr. rapporto finale n. 2377)	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-

Evento	Incidente senza feriti	Data, ora	06.08.2025, 18:00 UTC		
Luogo, Stato	Lyss (BE), Svizzera	Danni all'aeromobile	Danneggiato		
Circostanze	Durante il volo di crociera si è verificato un calo di potenza e il pilota ha notato la presenza di fumo. Il pilota ha quindi deciso di effettuare un atterraggio di emergenza su un campo. Durante la corsa di arresto il motore si è spento. Esternamente il motore non presentava danni, ma sul carrello e sulla parte inferiore della fusoliera è stata rilevata la presenza di olio contaminato da particelle metalliche.				
Tipo di aeromobile	Bücker Bü 131 Jungmann	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Volo privato	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Incidente senza feriti	Data, ora	08.08.2025, 16:30 UTC		
Luogo, Stato	Aeroporto di Montricher (LSTR), Svizzera	Danni all'aeromobile	Danneggiato		
Circostanze	L'aereo monomotore è atterrato sulla pista con il carrello retratto. Non è stato riscontrato alcun difetto tecnico nel meccanismo di estensione del carrello.				
Tipo di aeromobile	IS-28M2/GR	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Volo privato	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	Incidente del 29.01.2024 a Grenchen (cfr. Bollettino sulla prevenzione 2024/1)	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-

Evento	Inconveniente grave senza feriti	Data, ora	10.08.2025, 12:30 UTC		
Luogo, Stato	Aeroporto di Ecuwillens (LSGE)	Danni all'aeromobile	Leggermente danneggiato		
Circostanze	Durante l'atterraggio, la coda dell'aereo monomotore ha toccato la pista. Il timone laterale è stato danneggiato, compromettendo la manovrabilità attorno all'asse verticale. L'aereo è riuscito a fermarsi sulla pista.				
Tipo di aeromobile	MCR4	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Volo privato	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave senza feriti	Data, ora	18.08.2025, 13:56 UTC		
Luogo, Stato	Aeroporto di Bex (LSGB), Svizzera	Danni all'aeromobile	Leggermente danneggiato		
Circostanze	L'aereo da traino stava effettuando il settimo volo di traino nell'ambito di un corso per istruttori di volo per piloti di alianti. Dopo aver sganciato l'aliante, il pilota del velivolo da traino ha azionato l'interruttore per ritirare il cavo di traino con il verricello elettrico. Non essendo sicuro che il cavo fosse stato ritirato completamente, ha voluto ripetere l'operazione di ritiro. A tal fine ha dovuto prima premere l'interruttore per arrestare il ritiro del cavo di traino. Successivamente, ha effettuato un breve avvicinamento alla pista 33 sopra un aliante già posizionato per il decollo. Il cavo di traino, che era ancora esteso per più della metà, ha toccato l'ala sinistra dell'aliante durante l'avvicinamento finale, danneggiandone l'alettone sinistro.				
Tipo di aeromobile	Aeromobile 1: Maule MX-7-235 Aeromobile 2: Alexander Schleicher ASK 21	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aeromobile 1: aviazione generale – volo privato, VFR Aeromobile 2: aviazione generale – volo privato, VFR	Membri d’equipaggio	0	0	0
Casi simili	Incidente avvenuto a Bex (LSGB) il 22 luglio 2021, in cui un aliante pronto al decollo è stato danneggiato dal cavo di traino non completamente ritirato dell'aereo da traino in fase di atterraggio e una persona a terra ha riportato lievi ferite (cfr. rapporto sommario HB-KAW)	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave (quasi collisione)	Data, ora	24.08.2025, 13:37 UTC		
Luogo, Stato	Circa 3 km a nord-est di Rapperswil-Jona (SG), Svizzera	Danni all'aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Durante il volo da San Gallo-Altenrhein (LSZR) all'aeroporto di Hausen am Albis (LSZN), il monomotore ad ala alta si stava avvicinando al lago di Zurigo in fase di discesa su rotta sud-ovest, quando improvvisamente, a circa 3 km a nord-est della località di Rapperswil-Jona (SG) a circa 4000 ft AMSL. Contemporaneamente, il pilota ha notato un aliante delta che saliva molto rapidamente dal basso nella sua traiettoria di volo. La distanza stimata in quel momento era di circa 100-200 piedi. Il pilota ha immediatamente avviato una manovra evasiva, virando a sinistra e passando alla fase di salita. In contatto con il centro informazioni <i>di volo Zurich Information</i> , il pilota ha informato il <i>Flight Information Service Officer</i> (FISO) di turno in merito alla quasi collisione. Secondo quanto riferito dal pilota, prima che suonasse il segnale acustico di allarme sul display ATD-57, sul quale vengono visualizzati i segnali Flarm e ADS-B del traffico aereo circostante, non era visibile nulla. Anche dopo la quasi collisione, l'aliante Delta non è apparso sul display; allo stesso modo, il traffico non era visibile per <i>Zurich Information</i> .				
Tipo di aeromobile	F177RG	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aviazione generale – Volo privato	Membri d'equipaggio	0	0	0
Casi simili	-	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-



Evento	Inconveniente grave (Airprox)	Data, ora	27.09.2025, 12:43 UTC		
Luogo, Stato	1 km a nord-est di Belfaux (FR), Svizzera, circa 3800 ft AMSL	Danni all’aeromobile	Non danneggiato		
Circostanze	Il pilota a bordo dell'aereo a motore di tipo C182 stava volando a 3800 ft AMSL con il pilota automatico attivato e si stava avvicinando alla città di Friburgo quando ha voluto richiedere al controllo del traffico aereo di Payerne il permesso di attraversare la zona di controllo. Poiché quest'ultimo non era attivo, ha proseguito il volo in direzione nord-ovest rimanendo in ascolto sulla frequenza dell'aeroporto. Poco dopo, il <i>Traffic Information System</i> (TIS) del Garmin G1000 ha emesso l'avviso «<i>Traffic, traffic, 11 o'clock, same altitude, 1 mile</i>». Il pilota ha quindi iniziato una virata a destra ruotando di 30 gradi verso destra la manopola della rotta (<i>heading</i>) sull'autopilota. Pochi secondi dopo ha ricevuto un avviso sulla sua app Air Navigation Pro con SafeSky. Poco dopo ha visto un aereo leggero monomotore del tipo Beech BE33 sorpassarlo in una virata a destra. Nell'ambito di un volo di controllo per il rinnovo dell'abilitazione di classe per velivoli monomotore a pistoncini, il Beech BE33 si avvicinava da nord-ovest alla città di Friburgo con l'intenzione di inserirsi nel traffico dell'aeroporto di Ecuwillens (LSGE), quando il sistema di avviso del traffico (<i>Traffic Advisory System</i> – TAS) ha emesso un avviso relativo a un altro aeromobile. I due occupanti hanno individuato il Cessna in avvicinamento nella loro posizione ore 2 e hanno proseguito la discesa dopo l'incrocio. La distanza minima tra i due aerei a motore, entrambi a un'altitudine di 3800 ft AMSL, era di circa 100 m.				
Tipo di aeromobile	Aeromobile 1: Cessna C182 Aeromobile 2: Beech BE33	Lesioni	Mortali	Gravi	Leggere
Tipo di operazione	Aeromobile 1: aviazione generale – volo privato, VFR Aeromobile 2: aviazione generale – volo privato, VFR	Membri d’equipaggio	0	0	0
Casi simili	Quasi collisione tra due aerei a motore il 24 gennaio 2021 (cfr. rapporto sommario)	Passeggeri	0	0	0
		Terze persone	-	-	-

Berna, 21 ottobre 2025