



Rapport final de la Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'accident

du motoplaneur Grob G109B HB-2078

survenu le 12 août 1985

à l'aéroport de Sion

ZUSAMMENFASSUNG

Nach einem Flug über den Alpen mit einem Passagier will der Pilot zum Flughafen Sion zurückkehren. Anflug und Landung sollen mit abgestelltem Triebwerk erfolgen. Nach einigen Spiralen nördlich des Flughafens fliegt er in die Gegengerade zur Graspiste 26 ein. Querab zur Pistenschwelle führt er einen Vollkreis durch, worauf der Motorsegler an Höhe verliert und sich noch zwischen 60 und 120 m über der Piste befindet. Während des Eindrehens in den Endanflug gerät der Motorsegler in Geschwindigkeitsverlust und stürzt ab.

Ursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Pilot die Kontrolle über den Motorsegler auf geringer Höhe über Grund verlor.

Zum Unfall können beigetragen haben:

- Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit
- zu geringe Höhe auf der Gegengerade 26
- unzweckmässige Landeanflugeinteilung
- Nichtbenützen des Triebwerkes.

L'enquête préliminaire, menée par Monsieur Rémy Henzelin, a été close le 3 novembre 1986 par la remise du rapport du 30 octobre 1986 au président de la commission.

L'ENQUETE ET LES RAPPORTS D'ENQUETE N'ONT PAS POUR OBJECTIF D'APPRECIER JURIDIQUEMENT LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (ARTICLE 2 ALINEA 2 ORDONNANCE DU 20 AOUT 1980 CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION)

AERONEF Motoplaneur Grob G109B HB-2078
EXPLOITANT
PROPRIETAIRE) Groupement de vol à voile Sion, Sion

PILOTE Citoyen suisse, année de naissance 1957

LICENCE de pilote privé
de pilote de planeur

HEURES DE VOL

TOTAL	261:48	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	16:13
TYPE EN CAUSE	26:30	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	14:03

LIEU Aéroport de Sion

COORDONNEES --- **ALTITUDE** 482 m/m

DATE ET HEURE 12 août 1985, 1441 HEC (UTC+2)

TYPE D'UTILISATION Vol privé

PHASE DU VOL Virage d'atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Décrochage

TUES ET BLESSES

	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLEMENT BLESSE			
GRIEVEMENT BLESSE	1	1	
INDEMNÉ OU LÉGEREMENT BLESSE			

DOMMAGES A L'AERONEF détruit

AUTRES DOMMAGES néant

DEROULEMENT DU VOL

Le lundi 12 août 1985, le pilote décolle à 1326 h de l'aérodrome de Sion avec un passager à bord du motoplaneur Grob G109B HB-2078 pour un vol local au-dessus des Alpes. Il se dirige vers Martigny et Verbier, puis vers le Mont-Blanc de Cheillon. A une altitude de 3'500 m, il coupe le moteur.

Après avoir survolé le glacier de Ferpècle, il prend la direction de Nax, où il demande à la tour de contrôle de Sion l'autorisation de traverser la vallée du Rhône vers Ayent. A cet endroit, l'absence d'ascendances incite le pilote à atterrir, ce qu'il compte faire sans remettre le moteur en marche, comme il le mentionne à son passager. Au-dessus de Chandolin/Savièse, il effectue quelques spirales, puis rejoint la branche vent arrière du circuit pour planeurs, au sud de la Crête des Maladaires. Au travers du seuil de la piste en gazon 26, le pilote effectue encore un virage de 360° à droite, ce qui l'amène à une altitude de 550 à 600 m, soit seulement 60 à 120 m de hauteur sur piste. Sans prendre de contact radio avec la tour de contrôle, il poursuit sa trajectoire vent arrière. Arrivé au travers des hangars d'Air-Glacières, soit à 500 m du seuil de piste, il fait un premier virage de 90° à droite; après quelques secondes, le motoplaneur amorce un deuxième virage à droite, avec une inclinaison de 40°, au cours duquel il décroche à droite et s'abat au sol sous un angle très prononcé.

Les deux occupants sont grièvement blessés; le motoplaneur est détruit.

FAITS ETABLIS

- Le pilote détenait une licence valable de pilote de planeur avec extension sur motoplaneur.

Son dernier vol remontait au 8 juin 1985 et avait été effectué sur le motoplaneur accidenté. Le pilote était habilité à entreprendre le vol projeté.

- Les blessures subies par le pilote se sont accompagnées d'une amnésie rétrograde, de sorte qu'il ne se souvient pas du déroulement des dernières phases du vol, ni de l'accident lui-même.
- Le passager ne disposait ni de titres ni d'expérience aéronautiques. Il n'a pas souffert d'amnésie.
- Le motoplaneur était muni des documents réglementaires en cours de validité.
- Son entretien était effectué en conformité avec les prescriptions. Le dernier travail périodique remontait au 19 avril 1985 (contrôle de 100 heures). L'enquête n'a révélé aucun indice pour une défectuosité préexistante.

- La masse et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.

- Principales constatations sur l'épave:

Aérofrenns:	gauche sorti, droit rentré
Altimètre No 1:	1019 mbar
Altimètre No 2:	1016 mbar
Radio:	118.55 MHz (Tour de Sion)
Pompe d'alimentation:	déclenchée
Hélice:	en drapeau

ANALYSE

L'accident est dû à une perte de contrôle au cours du deuxième virage de base, très probablement consécutive à une vitesse insuffisante, à une hauteur ne permettant plus de redresser l'avion. Une approche conforme aux indications publiées pour les circuits planeurs (selon directive pratique de vol du Groupe de vol à voile à Sion) aurait amené le motoplaneur nettement plus haut.

En vent arrière, l'altitude du HB-2078 était environ de 100 à 150 mètres inférieure à celle indiquée pour les circuits planeurs. Si l'on admet une perte d'altitude de 50 à 70 m dans un virage de 360°, le pilote devait déjà se trouver tout au plus à l'altitude correcte, voire légèrement en-dessous, lorsqu'il a rejoint la branche vent arrière. La perte de hauteur volontaire par un 360° ne s'imposait donc en aucune façon.

Le pilote n'avait pas volé sur d'autres types que le Grob G109B depuis le 7 janvier 1984. Son expérience et son entraînement spécifiques étaient suffisants pour lui permettre d'apprécier correctement sa hauteur dans cette phase de l'approche.

Le premier virage de base a été effectué 500 m avant le point indiqué pour les circuits planeurs. Il est vraisemblable que le pilote, constatant qu'il se trouvait nettement trop bas, a voulu ainsi raccourcir son cheminement pour éviter de se présenter à trop faible hauteur en approche finale.

Se voyant manifestement trop bas, le pilote aurait pu raccourcir davantage encore son approche ou remettre en marche le moteur. Le fait qu'il a annoncé son intention d'atterrir sans l'aide de ce dernier et la constatation que l'hélice était en drapeau permettent d'exclure une tentative manquée de mise en marche comme facteur ayant pu contribuer à l'accident.

Le virage de 360° effectué alors que le motoplaneur ne se trouvait manifestement pas plus haut que les hauteurs prescrites pour le circuit planeur, l'omission d'une prise de contact en vue de l'approche et l'absence de réactions propres à compenser la hauteur insuffisante au cours du circuit en vue de

l'atterrissage ne s'expliquent pas par des raisons techniques ou des impératifs aéronautiques. L'hypothèse d'une indisposition passagère du pilote ne peut pas être exclue, même si l'enquête n'a pas fourni d'autres indices dans cette direction. L'expérience du pilote sur l'avion accidenté devait lui permettre d'aborder l'approche prévue sans qu'il en résulte pour lui une situation de tension, ni qu'une conversation avec le passager le dérange au point d'expliquer les anomalies mentionnées ci-dessus.

CAUSES

L'accident est dû à une perte de contrôle à faible hauteur.

Les facteurs suivants ont pu contribuer à l'accident:

- vitesse insuffisante
- présentation en vent arrière à une hauteur trop faible
- mauvaise répartition de l'approche
- non-utilisation du moteur.

MM. Ch. Ott, dr en droit, J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst et J.-B. Schmid ont pris part à la séance du 18 décembre 1986, MM. J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst et J.-B. Schmid ont pris part à la séance du 5 mars 1987. Le rapport final est approuvé à l'unanimité.

Berne, le 5 mars 1987

Commission fédérale d'enquête
sur les accidents d'aviation
Le vice-président:

sig. J.-P. Weibel

Accident du motoplaneur HB-2078
à l'aéroport de Sion

- Circuit normal
- - - - Circuit HB-2078
★ Impact



produit avec autorisation de l'Office fédéral de la topographie du 16.3.1983