



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

concernant l'accident

de l'hélicoptère Bell 206B "Jet Ranger II" HB-XRQ
du 22 juin 1989
à Bini (N de Sion)/VS

URSACHE

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Helikopter nach dem Abheben mit einer Kufe an einem nebenan stehenden Treibstofffass angehängt hat; dadurch geriet er in eine grosse Querlage nach rechts, die von den Piloten nicht aufgefangen werden konnte.

L'enquête préalable, menée par Jean Overney, a été close le 26 juillet 1989 par la remise du rapport du 3 juillet 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 Hélicoptère Bell 206B "Jet Ranger II" HB-XRQ
EXPLOITANT Air-Glacières S.A., 1950 Sion
PROPRIETAIRE Air-Jungfrau, 3714 Frutigen

PILOTE instructeur: Ressortissant suisse, année de naissance 1947
 élève: Ressortissant suisse, année de naissance 1965
LICENCE instructeur: permis d'instructeur (cat. Hélicoptère)
 élève: carte d'élève pilote (cat. Hélicoptère)

HEURES DE VOL

TOTAL	2537 40	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	113 9
TYPE EN CAUSE	61 6	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	7 6

LIEU Binii (N de Sion)/VS
COORDONNEES 592 900 / 122 900 **ALTITUDE** 1000 m/mer
DATE ET HEURE 22 juin 1989, 0800 h locale (UTC+2)

TYPE D'UTILISATION vol d'instruction
PHASE DU VOL décollage
NATURE DE L'ACCIDENT collision avec un obstacle

TUES ET BLESSES

	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLEMENT BLESSE	---	---	---
GRIEUEMENT BLESSE	---	---	---
INDEMNÉ OU LÉGEREMENT BLESSE	2	---	

DOMMAGES A L'AERONEF gravement endommagé

AUTRES DOMMAGES ---

DEROULEMENT DU VOL

En raison des préparatifs du meeting aérien qui devait se dérouler les 25 et 26 juin 1989 à Sion, les hélicoptères basés sur l'aéroport avaient été déplacés sur un héliport provisoire, situé au nord de l'aéroport.

L'instructeur et son élève ont convenu d'un rendez-vous pour une dernière leçon avant l'examen de pilote privé. Avant le décollage, l'instructeur remarque que l'hélicoptère ne contient que 50 gal. de kérosène (190 l), il demande aux aides de vol présents de compléter le plein à 70 gal. Après avoir poussé un fût de 200 l de carburant à côté des patins de l'hélicoptère, ces aides constatent qu'il manque une pompe pour le transvasement. Réalisant le contretemps, l'instructeur décide alors de décoller avec 50 gal., sans attendre l'arrivée de la pompe.

Alors que l'élève s'apprête à décoller, l'instructeur fait signe à un aide de vol de s'écarter de la zone de décollage, afin de laisser plus de place à l'élève. Celui-ci procède au décollage en effectuant d'abord un stationnaire à environ 50 cm au-dessus du sol. A ce moment-là, l'instructeur sent que l'hélicoptère s'incline latéralement; lorsqu'il veut redresser la situation, il est déjà trop tard et l'hélicoptère se couche sur le flanc droit.

L'élève et l'instructeur peuvent quitter indemnes l'épave. Ils constatent alors qu'au décollage le ski du patin droit s'est accroché au bord du fût de carburant.

FAITS ETABLIS

- L'instructeur et son élève étaient au bénéfice de licences et de cartes valables. Ils étaient tous les deux habilités à effectuer ce vol.
- L'hélicoptère avait des papiers de bord en règle. L'enquête n'a relevé aucun indice permettant de supposer que son état technique n'était pas en ordre au moment de l'accident.
- Aucun élément n'indique que l'instructeur et l'élève aient été affectés dans leur état de santé au moment de l'accident.

ANALYSE

Après avoir renoncé à faire le plein, l'instructeur et l'élève ont manifestement oublié la présence du fût à proximité immédiate de l'hélicoptère. L'aide de vol n'a pas attiré

l'attention des pilotes sur cet obstacle, l'ayant lui-même également oublié ou ayant sous-estimé le danger qu'il représentait.

Au moment du décollage et pendant le vol stationnaire, l'élève a sans doute légèrement dérapé vers la droite, jusqu'à ce que le patin de l'hélicoptère rencontre le fût. Le ski monté sur le patin de la machine s'est accroché à l'arrête du fût et l'hélicoptère a commencé à s'incliner vers la droite. A l'instant où ce mouvement s'amorçait, il était pratiquement déjà trop tard pour permettre à l'instructeur d'intervenir. Le moment induit par l'hélicoptère heurtant l'obstacle était beaucoup trop élevé pour que l'effet des commandes puissent le compenser.

CAUSE

L'accident est dû au fait, qu'après le décollage, le patin de l'hélicoptère s'est accroché à un fût de carburant, posé à côté de la machine; celle-ci a basculé sur son flanc droit, sans que les pilotes puissent rétablir la situation.

MM. H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, R. Henzelin et M. Soland ont pris part aux séances des 26 octobre 1989 et 14 décembre 1989. Le rapport final est approuvé à l'unanimité.

Berne, le 14 décembre 1989

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

sig. H. Angst