



# **Rapport Final** **du Bureau d'enquêtes sur** **les accidents d'aviation**

**concernant l'accident**

de l'avion Piper PA-28-R201, F-GOMP  
du 26 février 2000  
au Gd. Mont Calme/VS (Val de Nendaz)

## **URSACHE**

Der Unfall ist sehr wahrscheinlich auf ein zu tiefes Einfliegen in ein Alpental zurückzuführen.

# RAPPORT FINAL

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS/INCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT/INCIDENT (ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

---

**AERONEF** Piper PA-28-R201 F-GOMP

**EXPLOITANT ET PROPRIETAIRE** Club aéronautique Annemasse/F

---

**PILOTE** Citoyen Français, né en 1936

**LICENCE** française de pilote privé

<b>HEURES DE VOL (PIC)</b>	<b>Total</b>	2955	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	17
	<b>Type en cause</b>	inconnu	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	13

---

**LIEU** Gd. Mont Calme/VS (Val de Nendaz)

**COORDONNEES** 46°05'26"N / 7°21'50" E **ALTITUDE** env. 2750 m

**DATE ET HEURE** 26 février 2000, 1520 LT (UTC+1)

---

**TYPE D'UTILISATION** VFR privé

**PHASE DU VOL** Croisière

**NATURE DE L'ACCIDENT** Collision avec le relief

---

## TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Tiers
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	1	1	---
Indemne/légèrement blessé	---	---	---

**DOMMAGES A L'AERONEF** Fortement endommagé

**AUTRES DOMMAGES** ---

## CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le samedi 26 février 2000, à 1230 heure locale, l'avion PA28-R201, F-GOMP, en provenance d'Annemasse/F, atterrit à l'aéroport de Sion, après 45 minutes de vol. Les deux occupants, le pilote et son passager, se rendent au restaurant de l'aéroport, puis au bureau de piste pour les formalités d'usage. Le pilote dépose un plan de vol ATC comprenant entre autres les informations suivantes: vol VFR à destination d'Annemasse, route W – Barrage de Cleuson (Val de Nendaz) – Verbier (Val de Bagnes) – Martigny – Bouveret (passage frontière) après 30 minutes, durée estimée de vol 50 minutes, vitesse de croisière 130 kts, autonomie 0230 h.

Le décollage sur la piste 26 a lieu à 1505 h. Au passage du point de compte-rendu Whisky, le pilote vire à gauche au cap opposé et poursuit sa montée en direction de Nendaz. Au travers de cette localité, il entre, cap au Sud, dans le val du même nom. A 1515h, il se signale à la verticale du barrage de Cleuson à 8000 pieds et reçoit l'autorisation de quitter la fréquence.

Constatant qu'il n'arrivera pas à franchir à l'ouest les crêtes lui permettant de passer dans le val de Bagnes, il entame dans le fond du vallon un virage de 360° à main droite afin de prendre de l'altitude. A l'issue du virage, l'avion accroche de l'extrémité de l'aile droite une fine arête rocheuse émergeant d'une pente recouverte d'une épaisse couche de neige poudreuse dans laquelle il s'immobilise en rotation à droite sur le ventre.

L'accident s'est produit aux env. de 1520 h locale. A 1655 h., le service SAR de l'Office fédéral de l'Aviation Civile était informé par l'ACC Genève, de la détection par le SAR SAT Toulouse d'un signal de détresse ELT dans la région de la Rosablanc/V.S. Ce message a été suivi peu après d'une information faisant état d'un plan de vol ATC Sion-Annemasse, non clôturé.

Des recherches aériennes, aussitôt entreprises, ont abouti peu après 1800 h à la découverte de l'épave, à l'altitude de 2750 m, sur le versant N du Gd. M. Calme (3169 m).

Les deux occupants, grièvement blessés, notamment à la face, ont pu être hélitreuillés avant la tombée de la nuit et aussitôt hospitalisés.

## FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence française de pilote privé, en cours de validité, avec qualification pour les classes A, B, C et E.
- Le passager était également titulaire d'une licence française de pilote privé valable.
- Le pilote et son passager n'étaient pas sous l'influence de l'alcool.
- Les deux occupants ont utilisé leur ceinture de sécurité, mais n'ont pas fait usage de la sangle d'épaule.

- L'avion était accompagné d'un certificat de navigabilité en cours de validité. Il était entretenu conformément à la réglementation en vigueur. L'examen technique de l'épave, notamment au niveau des paramètres moteur, n'a mis en évidence aucun indice permettant de retenir l'hypothèse, suggérée par le pilote dans sa déposition, d'une perte de puissance dans la phase critique du vol.
- La masse et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.
- La quantité de carburant emportée au départ d'Annemasse était suffisante pour la durée du vol.
- L'avion était doté d'une balise de détresse ELT qui s'est déclenchée à l'impact, suite à la brusque décélération de l'appareil au contact de la neige.
- Les conditions météorologiques étaient caractérisées par une situation anticyclonique avec un flux modéré du nord-ouest en altitude. Dans la région de l'accident, le ciel était dégagé et la visibilité supérieure à 10 km. A Sion, le QNH était de 1027 hPa (cette valeur a été retrouvée affichée sur les deux altimètres de l'avion).

Vent et température sur le versant nord des Alpes.

5000 ft	250°/010 nds +01°
10000 ft	270°/015 nds -05°
18000 ft	300°/025 nds -22°

## **ANALYSE**

Après avoir survolé le barrage et le lac de Cleuson, le pilote a débouché sur une cuvette dominée à l'ouest par plusieurs sommets, dont le Mt. Fort culminant à 3300 m. Le vent en altitude soufflant du secteur N-W, le pilote était donc exposé à des vents rabattants qui ont pu le surprendre au cours de son virage dans le fond du vallon.

Les évolutions à faible hauteur en région alpine exigent une grande attention, non seulement du fait de l'absence de ligne d'horizon, mais également de la difficulté pour un pilote peu entraîné à ce genre d'exercice à estimer correctement les distances horizontales et verticales.

Par ailleurs, il y a lieu de relever que l'utilisation de la sangle d'épaule aurait certainement contribué à atténuer la gravité des blessures reçues, notamment à la face.

## **CAUSE**

L'accident est vraisemblablement la conséquence d'une pénétration dans un vallon alpin à une hauteur insuffisante.

# Annexe 1

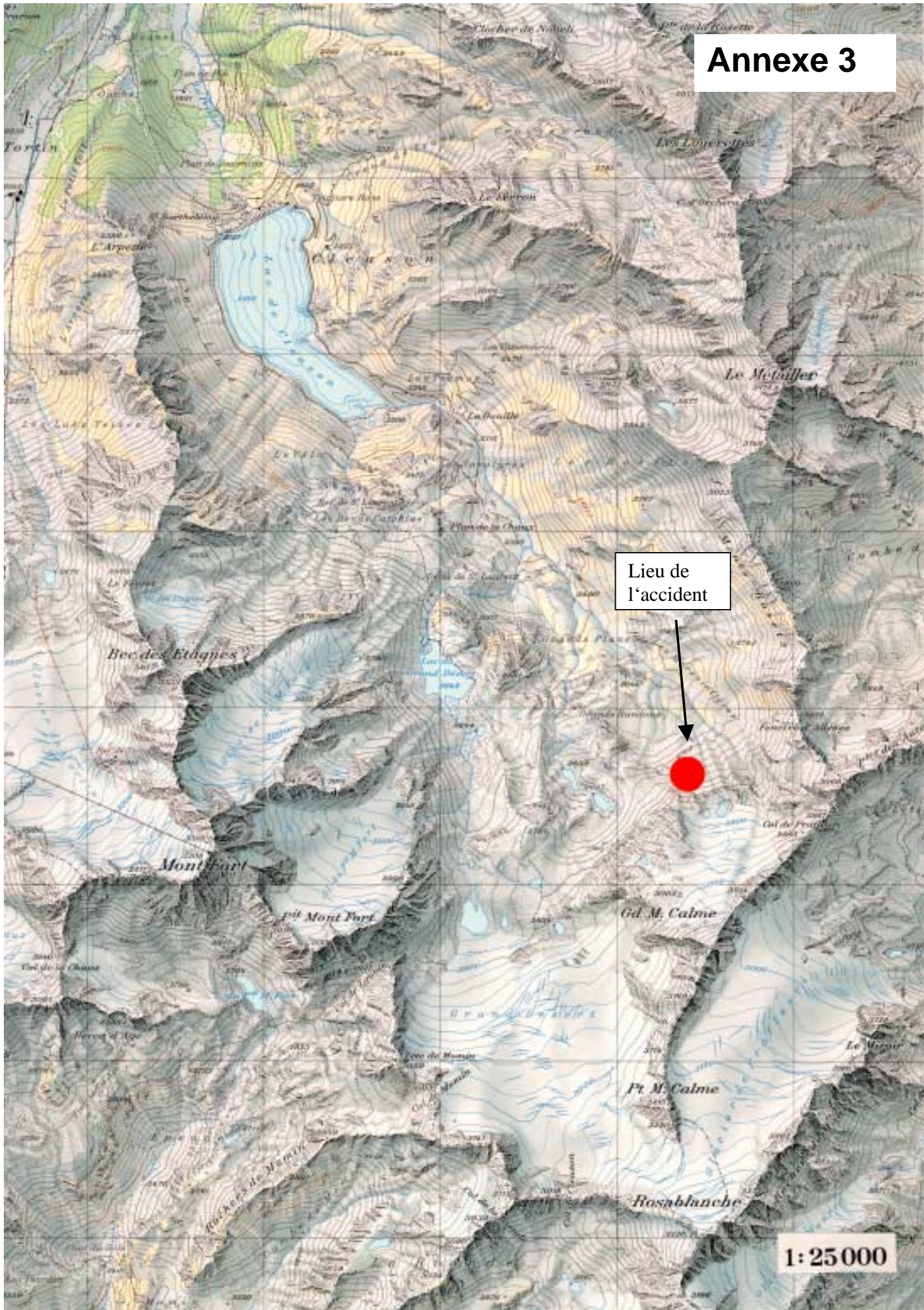


## Annexe 2





# Annexe 3



Lieu de l'accident

1:25 000