



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

concernant l'accident

de l'avion Pilatus "Porter" PC 6 HB-FAP

survenu le 20 août 1965

au Wildhorn/VS

Séance de la commission

19 novembre 1965

R A P P O R T F I N A L

de la Commission fédérale d'enquête sur les accidents
d'aéronefs

concernant l'accident

de l'avion Pilatus "Porter" PC 6 HB-FAP

survenu le 20 août 1965

au Wildhorn/VS

0. RESUME

Le pilote se prépare à déposer 7 passagers sur le glacier des Audannes le 20 août à 0630; gêné par une nappe de brouillard qui plane à 50 m du sol environ au-dessus de l'emplacement prévu pour l'atterrissage, il tente de se glisser sous la couche. Le pilote, pour réussir cette manœuvre, se livre à une approche plus basse que normalement. Droit avant l'abord du plateau, l'avion perd subitement de l'altitude; surpris, le pilote tente de dégager à main gauche, mais au cours de cette manœuvre, touche le sol avec l'aile gauche. L'appareil désarmé s'échoue sur la neige, dérape le long de la pente et s'immobilise au bord d'un couloir 300 m plus bas, sérieusement endommagé.

Les occupants quittent le bord sains et saufs.

L'accident est dû au fait que le pilote, influencé par la situation météorologique, a surestimé ses possibilités de manœuvre.

1. ENQUETE

L'enquête préalable fut clôturée le 19 octobre 1965 par la remise du rapport d'enquête au président de la Commission.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Pilote: Année de naissance 1935

Licence restreinte de pilote professionnel, délivrée le 7 mai 1965, valable jusqu'au 2 mai 1966, avec extension pour atterrissage en montagne. Qualification PC 6-340 du 23 mars 1963.

Début de l'écolage en 1957 à Bienne. Début de la formation comme pilote des glaciers en novembre 1963 à Sion.

Expérience de vol au total 1038 heures et 4830 atterrissages, dont 84 heures et 184 atterrissages sur PC 6 ; 349 atterrissages sur glaciers dont 102 sur PC 6; nombre d'atterrissages au Wildhorn 22 dont 8 sur PC 6 ; dans les trois mois, 105 heures et 218 atterrissages, dont 64 heures et 150 atterrissages sur PC 6 ; 60 atterrissages sur glaciers, dont 57 sur PC 6.

Hormis une mise en pylône lors d'un atterrissage en montagne à bord d'un Piper J3C, le 10 juin 1962, le dossier du pilote ne mentionne ni accident, ni infraction à la législation aérienne.

Il n'y a aucun indice permettant de supposer que le pilote n'ait pas été en pleine possession de ses moyens au moment du sinistre.

212. Passagers: 7

Année de naissance 1936

Année de naissance 1916

Année de naissance 1922

Année de naissance 1927

Année de naissance 1916

Année de naissance 1934

Année de naissance 1947

Tous sans titre ou expérience aéronautiques.

22. Avion HB-FAP

Propriétaire et exploitant: Section du Valais de l'Ae.C.S.,
Sion.

Type: Pilatus PC 6-340 "Porter",
moteur Lycoming GSO-480-B1- A6
(340 CV avec compresseur);
hélice tripale à pas variable

Hartzell.

Constructeur et fabricant: Pilatus Flugzeugwerke A.G.,
Stans; numéro et année de
fabrication: 339/1959.

Certificat de navigabilité du 30 mars 1963, valable jusqu'au 2
octobre 1965.

Caractéristiques: Monoplan à aile haute haubanée;
construction métallique;
atterrisseur fixe mixte
roues/skis.

L'appareil accusait au moment de l'accident un poids total
d'environ 1960 kg, correspondant au poids maximum autorisé. Le
centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites
(centrage extrême arrière).

Vitesse minimum avec volets braqués à 30° et inclinaison la-
térale :

- nulle: 83 km/h; de 30°: 90 km/h; de 60°: 120 km/h.

La vitesse ascensionnelle à l'altitude de 3000 m/m est d'en-
viron 3 m/s.

Rien ne laisse supposer que l'avion n'ait pas été propre au
vol au moment de l'accident.

23. Terrain

(Carte nationale de la Suisse 1:50.000, feuille no 273,
Montana)

L'accident s'est produit au glacier des Audannes sur le ver-
sant sud du Wildhorn (3247 m/m), 14 km au nord de Sion. Ce
glacier est l'une des places d'atterrissage en montagne, dé-
signées comme telles par le Département fédéral des transports
et communications et de l'énergie, et où des atterrissages à
des fins d'entraînement, sportives ou touristiques sont admis.
Coordonnées: 594.650/133.450, 3000 m/m, commune d'Ayent VS.

24. Météo

Situation locale: Temps beau et ensoleillé; en altitude, vent
faible du secteur sud, 2/8 Cu à 2500 m/m, température + 4°C.

25. Organisation

L'accident s'est produit dans l'activité de la S.A. Air Glacier, Sion, fondée le 13 juillet 1965. Cette société n'étant pas encore en possession des documents nécessaires pour l'exécution, à titre commercial, des vols non réguliers à destination de places d'atterrissage en montagne, elle exerce provisoirement son activité sous la responsabilité de la section du Valais de l'Aé.C.S., titulaire d'une autorisation adéquate délivrée par l'Office fédéral de l'air le 5 mars 1965.

3. RECIT DU VOL ET DE L'ACCIDENT

31. Le vendredi 20 août 1965, à 0608 HEC, pour le compte de la S.A. Air Glacier, le pilote décolle, par bonnes conditions météorologiques, de l'aéroport de Sion, aux commandes de l'avion Pilatus PC 6 "Porter" HB-FAP. Il y a sept touristes à bord, à destination du glacier des Audannes sur le versant sud du Wildhorn.

32. Arrivé au-dessus du but, le pilote constate que le replat utilisé pour l'atterrissage, sur la partie supérieure du glacier, est ensoleillé, mais qu'une mince couche de brouillard transparent flotte à environ 50 m/sol.

La partie inférieure du glacier, d'une déclivité moyenne d'environ 80%, est encore dans l'ombre, mais entièrement dégagée, ainsi que tout le secteur d'approche. Survolant la crête du Wildhorn, le pilote constate une assez violente turbulence sur le versant nord de la montagne. Sur le versant sud, par contre, où se trouve l'aire d'atterrissage, l'air est calme.

33. En fin d'approche, le pilote effectue une reconnaissance à basse altitude, jusqu'en bordure du plateau et de la couche, pour reconnaître l'état de la neige et procéder à la lecture de l'altimètre. Prenant ensuite un cap d'environ 270, le pilote se présente à l'atterrissage, volets à 30° et hélice au petit pas.

34. Pour se glisser sous la couche de brouillard, il effectue

une approche plus basse que d'habitude, mais est surpris par une brusque perte d'altitude en survolant la partie inférieure du glacier. Le variomètre affiche soudain -6m/s. Le pilote met immédiatement pleins gaz, mais n'arrive pas à freiner la descente. Réalisant qu'il ne lui est maintenant plus possible de rejoindre le plateau et convaincu qu'il n'arrivera jamais à adapter l'assiette de l'appareil à la déclivité de la pente qui précède le replat, il amorce un virage à main gauche pour dégager et éviter ainsi une collision avec le sol.

35. L'avion, incliné à 60°, avec une vitesse de 120 km/h au badin, touche néanmoins la pente de l'aile gauche et s'abat sur le glacier. L'atterrisseur s'affaisse; la jambe gauche est arrachée; l'avion se met à glisser sur la pente tantôt de côté, tantôt de face; il arrive 300 m plus bas sur un replat en bordure d'un couloir où il s'immobilise.

4. DOMMAGES

41. Les occupants sortirent sains et saufs.

42. L'avion, d'une valeur de frs.70.000.- fut sinistré à environ 70%

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

-

6. DISCUSSION

61. Alors qu'il s'approchait intentionnellement un peu plat afin de ne pas pénétrer dans la couche de brouillard, le pilote se trouva en finale trop bas pour toucher le sol à l'endroit prévu pour l'atterrissage; probablement surpris par des rabattants au moment d'aborder la partie inférieure du glacier, et ne disposant plus d'une réserve de puissance suffisante pour atteindre le replat, il se trouva soudain devant l'alternative soit de se poser court, soit de dégager en virant à gauche.

62. En atterrissant court, le pilote prenait contact avec la

neige sur une pente très déclive en avant du replat; sa vitesse n'aurait alors plus été suffisante pour adapter l'assiette de la machine au relief du terrain et il endommagerait le train d'atterrissage. Au cas où il réussissait l'atterrissage, il risquait d'être hors d'état de remonter jusqu'au replat. Dans les deux cas, l'avion ne pouvait que glisser en arrière en dérapant et échapper à son contrôle. L'avion était lourdement chargé. Le pilote n'avait en fait aucune chance de virer à 90° sur un plan aussi incliné et d'arrêter immédiatement l'appareil au travers de la pente.

63. Devant l'alternative, le pilote choisit la solution qui à ses yeux offrait le plus de chances de succès. En fait, il ne disposait alors plus à ce stade final de l'approche d'une vitesse et d'un espace suffisants pour éviter l'atterrissage.

64. Bien que le risque fût grand d'endommager l'appareil et de se retrouver au bas de la pente, cette solution eût été préférable parce que vraisemblablement moins dangereuse pour les occupants.

65. La couche de brouillard que trouva le pilote était un obstacle sérieux qui exigeait des précautions: L'avion étant en pleine charge et l'approche ne pouvant se faire à l'altitude souhaitable, il était à tout le moins impérieusement indiqué de compenser le manque de réserve et d'altitude par une vitesse d'approche plus élevée, conservant ainsi à l'appareil un certain potentiel de manœuvre.

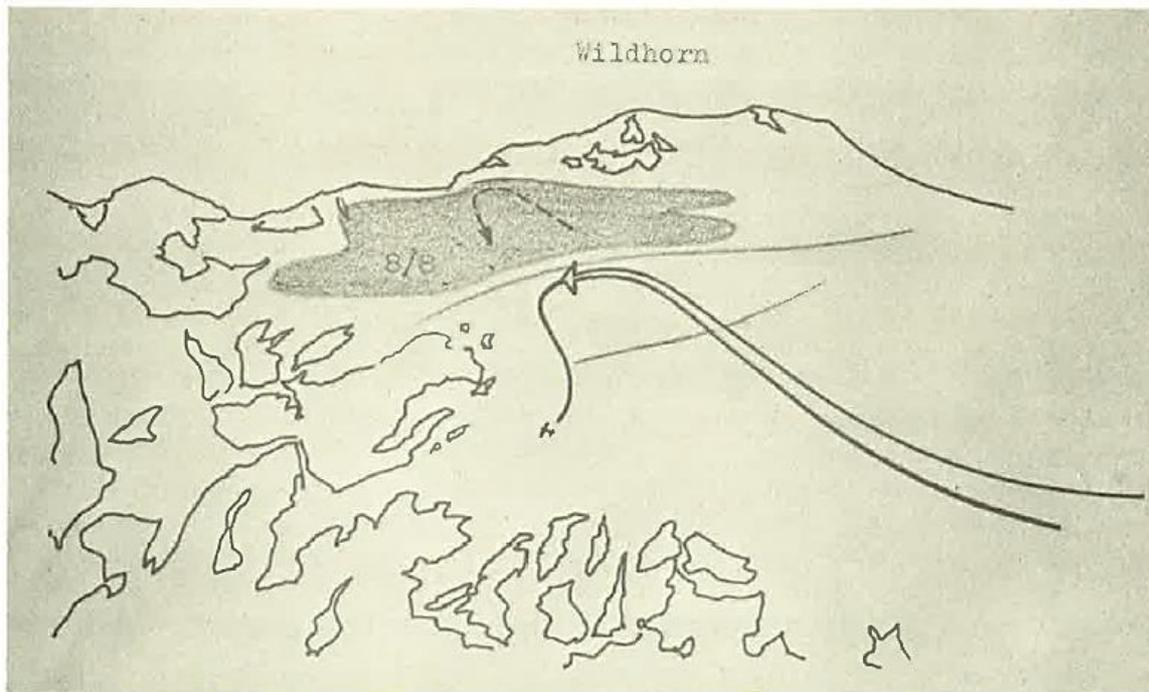
7. CONCLUSIONS

La Commission arrive, à l'unanimité, à la conclusion suivante: L'accident est dû au fait que le pilote, influencé par la situation météorologique, a surestimé ses possibilités de manœuvre.

Berne, le 19 novembre 1965.

Etabli le 22 novembre 1965.

Cas similaires: -



VUE GENERALE DU GLACIER DES AUDANNES.

Accident HB-FAP

En pointillé, sous la couche, la trace prévue sur le replat au haut du glacier.

Wildhorn, le 20.8.65