



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

concernant l'accident

de l'avion Topsy Nipper Mk II HB-SPF

survenu le 5 octobre 1966

à Solalex/VD

Décision prise par voie de circulation

LA COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS D'AERONEFS

dans l'affaire

accident de l'avion Topsy Nipper Mk II HB-SPF

survenu le 5 octobre 1966

à Solalex/VD

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2,

et, d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 ss. de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 22 novembre, transmis à la Commission le 26 novembre 1966, est approuvé.

Circulation 15./16. décembre 1966.

Cas similaire :

HB-OXL, 5.1.66, Château-d'Oex (Rapport final no 323)

R a p p o r t d ' e n q u ê t e
concernant l'accident
de l'avion Topsy Nipper Mk II HB-SPF
survenu le 5 octobre 1966
à Solalex VD

0. RESUME

Ne disposant pas d'une hauteur suffisante pour passer le Pas de Cheville, le pilote est : contraint de dégager vers le bas de la vallée, au cours de cette manœuvre, l'avion accroche un câble téléphonique et s'abat sur un bois clairsemé.

Le pilote est blessé, l'avion gravement endommagé.

1. ENQUETE

11. L'accident s'est produit le 5 octobre 1966 à 1430 HEC. L'enquête préliminaire, conduite par l'enquêteur soussigné, a été ouverte le même jour à Solalex.

12. La police cantonale à Chesières a procédé aux premiers constats et a assuré la garde de l'épave.

2. ELEMENTS

21. Pilote : Année de naissance 1934

211. Le pilote est titulaire de la licence de pilote privé délivrée le 16 août 1962, valable jusqu'au 27 mars 1968, avec l'extension pour le vol de virtuosité délivrée le 16 août 1965.

212. Son expérience de vol se chiffre à un total de 238 h et 697 atterrissages dont la plupart ont été effectués sur Nipper.

213. Le dossier OFA du pilote fait mention de vols à basse altitude non autorisés et contraires aux directives de 17 expert d'une manifestation publique d'aviation en mai 1966 où

le pilote, lors de la démonstration d'un avion, survola les spectateurs à très basse altitude.

214. L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que le pilote ne fût pas en possession de ses moyens lors du vol en question.

22. Avion HB-SPF

221.

Propriétaire et exploitant :	pilote accidenté
Constructeur et fabricant :	Cobelavia Gosseliès Belgique
Type :	Tipsy Nipper Mk II
Année et no de fabrication :	1965, no 66
Moteur :	Stamo 1400, 4 cylindres, 45 CV

Certificat d'admission à la circulation du 7 juin 1966, valable jusqu'au 1er juin 1967.

222.

Caractéristiques :	Monomoteur monoplace en construction mixte, à aile médiante, train fixe tricycle, envergure 6.00 m, longueur 4.50 m, hauteur 1.90 m.
--------------------	---

223. L'avion HB-SPF totalisait 35:57 heures de vol.

224. L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de retenir l'hypothèse d'une insuffisance technique. Aucun élément ne permet d'affirmer que le poids et le centre de gravité ne se trouvaient pas dans les limites prescrites.

23. Terrain

231. Situation générale : L'accident s'est produit sur le territoire de la commune de Bex, au fond du vallon de l'Avançon d'Anzeinde, environ 300 m à l'est des chalets de

Solalex 1462 m/M. Ce vallon permet d'accéder par l'ouest au Pas de Cheville.

Carte nationale de la Suisse 1:50'000 feuille 272 St-Maurice.

232. Obstacle : La ligne téléphonique en question, à 6 fils, relie Anzeindaz à Solalex ; cette ligne s'élève d'une seule portée depuis le bord du torrent « Avançon » jusqu'à la crête de la Tour d'Anzeinde.

Propriétaire :	PTT
Situations :	pylône inférieur 576.950/126.450 - 1480 m/M pylône supérieur 577.600/126.600 - 1910 m/M
Longueur de la portée :	820 m
Différence d'altitude :	430 m
Hauteur maximum sur sol :	environ 70 m
Diamètre du câble :	4.5 mm

Cette ligne ne répondant pas aux critères appliqués par l'office fédéral de l'air, n'est pas considérée comme obstacle aérien.

24. Météo

Temps ensoleillé, vent faible du secteur sud-est, turbulence modérée au voisinage des pentes, température 19°, humidité relative 45 %. Le 5 octobre était le premier jour succédant à une longue période de foehn.

25. Prescriptions

Ordonnance du Département fédéral des postes et des chemins de fer concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs, du 18 novembre 1960 :

Art. 10

1. Un aéronef doit être piloté de telle sorte qu'il n'en résulte aucun danger pour lui-même, ses occupants, les autres aéronefs, les tiers et les biens à la surface.

2. ...

Art. 12

1. ...

2. Hors des étendues très peuplées, la hauteur de vol sera choisie de manière à ne mettre en danger ni l'aéronef, ni ses occupants, ni les tiers et les biens à la surface ; la hauteur minimum de vol est de 150 m au-dessus du sol et, pour les planeurs en vol à proximité d'une pente, de 50 m.

3. RECIT DU VOL ET DE L'ACCIDENT

Parti à 1410 h de Bex avec l'intention de se rendre à Sion, le pilote passe à Villars s/Ollon puis se dirige en direction du Pas de Cheville. Arrivé au-dessus de Solalex, il doit regagner la vallée, son altitude étant insuffisante pour franchir le col. Au cours du deuxième passage, le pilote se présente à une altitude quelque peu plus grande et, longeant les pentes sur la rive droite de l'Avançon, vole jusqu'à l'entrée du couloir dit « Trou à l'Ours » qui mène à Anzeindaz. Le pilote estimant son altitude encore insuffisante pour passer le Pas de Cheville amorce un virage à droite avec l'intention de regagner de la hauteur à l'entrée du vallon. Au cours de cette manœuvre, l'avion accroche de l'aile gauche un câble téléphonique à grande portée. L'appareil déséquilibré et freiné s'abat plus ou moins verticalement sur de gros sapins et s'immobilise sur le dos au pied de ces derniers.

4. DOMMAGES

41. Le pilote, blessé à la tête et au poignet, sortit de l'avion par ses propres moyens, puis fut transporté à l'hôpital de Monthey après avoir reçu les premiers soins sur place.

La durée de l'incapacité de travail fut de 4 jours.

42. L'appareil fut sérieusement endommagé ; une reconstruction n'est pas envisagée.

43. Il n'y eut pas de dégâts au sol.

5. DISCUSSION

51. Selon les déclarations du pilote, celui-ci avait pour habitude, lorsqu'il empruntait le Pas de Cheville qu'il connaissait bien pour l'avoir franchi à plusieurs reprises, de remonter le vallon en suivant le relief, puis de rechercher dans le fond des ascendances lui permettant d'atteindre plus rapidement l'altitude nécessaire au survol du col. N'ayant, lors du vol en question, pas pu monter suffisamment haut, le pilote vira à droite pour regagner l'entrée de la vallée et répéter l'opération, mais aurait été surpris sur la pente opposée par des rabattants qui l'auraient amené à la hauteur de la ligne téléphonique, dont par ailleurs il ignorait la présence.

52. S'il est évident qu'une utilisation rationnelle des courants ascendants permet d'économiser du temps, il ne faut pas perdre de vue les risques objectifs accrus que comportent en montagne les évolutions près du relief avec des avions d'aussi faible puissance.

53. Selon les renseignements fournis par l'Institut suisse de météorologie, la turbulence ne devait ce jour-là pas être très prononcée. Par contre, des rabattants de l'ordre de 1.5 à 2 m/sec ont pu se manifester. Le pilote devait, en s'engageant à faible hauteur dans la vallée, tenir compte de cette éventualité.

54. Dans le cas particulier, la hauteur sur sol lors du vol amont n'a pas pu être établie avec exactitude. De ce fait, il n'est pas possible de dire si les minima légaux ont été respectés.

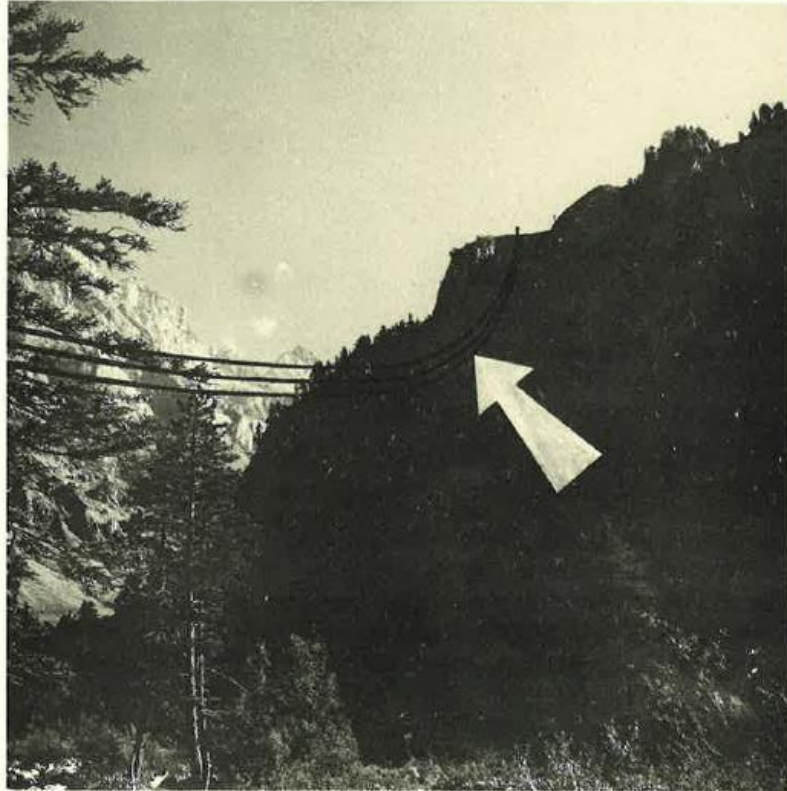
6. CONCLUSION

L'accident est très vraisemblablement dû au fait que le pilote s'engagea dans le fond d'une vallée à une hauteur sur sol qui n'assurait pas la sécurité de manœuvre pour un dégagement éventuel.

Berne, le 22 novembre 1966

L'enquêteur

Une annexe



ligne téléphonique Solalex - Anzeindaz

situation initiale dans le bois clairsemé



HB-SPF
5.10.66
Solalex VD