



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

concernant l'accident

survenu le 26 août 1966

sur l'aérodrome de Sion

entre le Piper Cub HB-OAV et le planeur Greif I HB-579

Séance de la commission

2 mars 1967

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 survenu

le 26 août 1966

sur l'aérodrome de Sion

entre le Piper Cub HB-OAV et le planeur Greif I HB-579

0. RESUME

Le 26 août 1966, en fin d'après-midi, l'élève-pilote décolle en vol remorqué à bord du planeur Greif HB-579, dans l'intention d'effectuer l'un des trois vols à voile, de durée déterminée, exigés pour l'obtention de la licence de pilote de planeur. Le moniteur étant absent ce jour-là, ce vol est exceptionnellement exécuté sous la surveillance formelle d'un instructeur de vol à moteur et de vol à voile. N'ayant pas trouvé les courants ascendants nécessaires à l'exécution du vol projeté, l'élève pilote se dirige vers l'aérodrome pour y atterrir.

Pendant ce temps, l'instructeur observe les évolutions d'une de ses élèves qui effectue selon ses instructions, au-dessus du terrain et seule à bord de l'avion Piper J-3 C HB-OAV, une série de spirales avec moteur au ralenti. Insatisfait du travail de son élève, l'instructeur décide de la reprendre en double commande. Après l'atterrissage, il prend place sur le siège avant de l'avion HB-OAV, roule ensuite vers le seuil de la piste gazonnée et s'apprête à décoller au moment où le planeur HB-579 se présente pour l'atterrissage.

Les deux appareils dont les trajectoires superposées se croisent à environ 15 à 20 m au-dessus de la piste et environ 400 m après le début de celle-ci, se heurtent, et s'écrasent au sol à 1705 heures.

L'avion et le planeur sont détruits. Les trois occupants sont grièvement blessés : L'instructeur meurt pendant son transfert à l'hôpital et l'élève-pilote, huit jours plus tard.

La cause directe de la collision est le fait que le pilote responsable de l'avion HB-OAV coupa la priorité au planeur qui s'apprêtait à atterrir.

1. ENQUETE

11. L'enquête préalable fut ouverte sur place 1 h ½ après l'accident et close le 13.12.1966 par la remise du rapport d'enquête du 9.12.1966 au président de la commission, les autorités cantonales n'ont pas participé à l'enquête.

12. Le président de la commission a ordonné de compléter le dossier sur diverses questions qui ont été fixées dans l'ordonnance de preuves du 30.1.1967. Une reconstitution du vol fatal eut lieu le 17.2.1967 sur l'aérodrome de Sion, en présence de la commission, de l'enquêteur, des experts et de témoins oculaires.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Equipage du Piper HB-OAV

211.1 Moniteur :

211.11 Identité : † Année de naissance 1914

211.12 Titres aéronautiques :

Licence de pilote privé du 18 septembre 1939, valable jusqu'au 22.3.1967, avec extension pour l'instruction de pilotes privés du 1^{er} mars 1954. Licence restreinte de pilote professionnel du 29 décembre 1949, valable jusqu'au 4 avril 1967. Licence de pilote professionnel d'hélicoptère du 8 juin 1957.

Licence de pilote de planeur du 5 juin 1943 avec extension pour l'instruction de pilotes de planeur du 13 juillet 1951.

211.13 Expérience de vol :

Début de l'instruction aéronautique en novembre 1938.

vol à moteur	9'099 h 15'	34'266 atterrissages
vol à voile	344 h 16'	2'573 atterrissages
hélicoptère	2'624 h 33'	12'024 atterrissages

L'instructeur était un pilote exceptionnel et fut un des pionniers de l'aviation de montagne et de sauvetage : il n'était pas moins notoire que son dynamisme, sa volonté et son altruisme se doubleraient parfois d'une attitude brusque conduisant à des indisciplines de forme ou de fait ayant fait l'objet, en partie il y a de nombreuses années, d'avertissements et de sanctions de la part de l'Office fédéral de L'air.

211.14 Dernier examen médical le 4 avril 1966.

Aucun élément ne permet de penser que l'instructeur ne se trouvait pas en bonne santé au moment de l'accident.

211.2 Elève-pilote :

211.21 Identité : année de naissance 1942

211.22 Titres aéronautiques : carte d'élève-pilote, établie le 12 mai 1966, valable jusqu'au 17 avril 1968. Extension de la carte d'élève obtenue le 9 août 1966.

211.23 Début de la formation le 24 octobre 1965 à Sion.

Nombre d'heures de vol jusqu'au moment de l'accident : 15 h 03' et 137 atterrissages dont 5 h 20' et 54 atterrissages solo.

211.24 Dernier examen médical le 18 avril 1966.

Aucun élément ne permet de penser que l'élève-pilote ne se trouvait pas en bonne santé au moment de l'accident.

212. Pilote du planeur Greif HB-579

212.1 Identité : † année de naissance 1938

212.2 Titres aéronautiques : carte d'élève-pilote, établie le 10.6.1966, valable jusqu'au 6.6.1968.

212.3 Début de la formation le 19 juin 1966 à Sion.

Expérience aéronautique :

Planeur : 9 h 04' et 53 atterrissages dont 4 h 28' et 35 atterrissages en double commande. Transition effectuée sur le planeur Greif le 21 août 1966.

Expérience de vol sur ce planeur : 49' et 4 vols. Dernier vol précédant l'accident : le 25 août 1966.

212.4 Dernier examen médical le 7 juin 1966. Le pilote était en bonne santé au moment de l'accident.

22. Aéronefs

221. Avion à moteur : Piper HB-OAV

221.1 Indications générales :

Propriétaire et exploitant : Aé.C.S., section du Valais, Sion

Type : Piper J 3 C équipé d'un moteur Continental C 90-8F d'une puissance nominale de 90 CV et d'une hélice métallique bipale à pas fixe Mc Cauley

Caractéristiques : monoplan à aile haute haubannée, biplace en tandem, construction mixte

Couleur : voilure crème, fuselage crème et rouge

Certificat de navigabilité : délivré par l'Office fédéral de l'air le 12.7.1963, valable jusqu'au 26.6.1967

221.2 Histoire de l'aéronef : Il fut importé en Suisse le 22.12.1948.

Au moment de l'accident, la cellule totalisait 2'904 h 33' dont 1'470 h 3' depuis la dernière révision générale.

Le dernier contrôle de 100 h fut effectué le 9.8.1966 avec 1'431 h 29', le dernier contrôle de 33 h le 23.8.1966 avec 1'465 h 271.

Le moteur totalisait au moment de l'accident 844 h 53'.

221.3 Le chargement de l'avion était normal au moment de l'accident et le centre de gravité se trouvait dans les

limites normales d'utilisation.

221.4 L'enquête n'a pas révélé d'indices laissant supposer que l'avion ne fût pas propre au vol le jour de l'accident.

222. Planeur HB-579

222.1 Indications générales :

Propriétaire et exploitant : Groupement de vol à voile,
Sion

Type : Greif I, fabriqué par Greif
Flugzeugbau, Rendsburg/RFA

Caractéristiques : planeur à aile cantilever
médiante, monoplace,
fuselage métallique, aile
en bois

Couleur : voilure crème : fuselage et
bord d'attaque de l'aile
rouge

Certificat de navigabilité : délivré le 18.2.1958 par
l'Office fédéral de l'air,
valable jusqu'au 18.4.1967

222.2 Histoire de l'aéronef :

Le planeur fut importé à l'état neuf le 3.5.1957. Il totalisait au moment de l'accident 278 h 09'.

222.3 Le chargement du planeur était normal au moment de l'accident et le centre de gravité se trouvait dans les limites normales d'utilisation.

222.4 L'enquête n'a pas révélé d'indices laissant supposer que ,le planeur ne fût pas propre au vol le jour de l'accident.

23. Terrain

(AIP, landing-chart ICAO, LSGS-VAL/2)

L'aéroport de Sion comporte deux pistes parallèles axées 08-26.

La piste gazonnée de 1100 x 30 m est située 20 m au nord de - la piste en dur de 2000 x 40 m.

Les axes des pistes sont distants de 55 m.

La collision s'est produite à 400 m environ au-delà du seuil de la piste gazonnée 26, à une hauteur de 15 à 20 m et quelques mètres en deçà des points d'impact des aéronefs, entre les deux pistes.

24. Situation météorologique

241. Situation générale :

Zone de haute pression sur le sud de la Norvège, basse pression sur les Carpates. En Suisse, situation de bise avec légère nébulosité.

242. Situation sur l'aérodrome de Sion :

nébulosité :	1/8 cumulus à 2700 m/m
visibilité :	15 à 20 km
vent :	250°/10 à 15 kt
température :	+ 19°
humidité relative :	45 %
turbulence :	légère, à proximité du sol localement modérée
pression :	standard (QNH: 1013 mb)
position du soleil:	élévation: 22° azimut: 261°

Les déclarations de chef de place, immédiatement après l'accident, sont les suivantes: "Grand beau, léger vent remontant la vallée."

25. Organisation

251. Organisation des vols

L'accident s'est produit dans le cadre de l'activité de la section du Valais de l'Aéro-Club de Suisse. Les groupes de vol à moteur et d* vol à voile étaient titulaires d'une autorisation adéquate et valide délivrée par l'Office fédéral de l'air le 27 janvier 1955 et le 1er avril 1954.

252. Organisation de l'aérodrome de Sion

L'organisation du service de vol sur l'aérodrome de Sion fait l'objet d'un règlement d'exploitation approuvé le 15.2.65 par l'Office fédéral de l'air.

Les dispositions intéressant le cas traité dans ce, rapport, sont les suivantes :

Préambule : "L'utilisation mixte de l'aérodrome de Sion par l'aviation civile et militaire fait l'objet d'un contrat entre la Confédération suisse, représentée par la direction des aérodromes militaires (DAM) et la commune de Sion."

Art. 11, ch. 2 : "Les circuits d'aérodrome doivent s'effectuer conformément au plan annexé n° 4.

Avant chaque atterrissage, les avions effectueront au minimum un demi-tour de piste et entreront dans le circuit aux altitudes prescrites et publiées dans le Manuel suisse d'information aéronautique (AIP)."

Art. 11, ch. 3 : "Les mouvements simultanés sur la piste en dur et sur la piste gazonnée sont interdits."

Art. 13, ch. 3 : "Il est interdit à tout aéronef de s'engager sur la piste et dans les zones d'approche pendant l'atterrissage ou le décollage d'un aéronef ; ..."

Art. 13, ch. 4 : "Avant de traverser la piste ou de rouler en piste pour le décollage, le pilote doit contrôler si le chenal d'approche est libre."

Art. 19, ch. 2 : "L'activité de vol à voile est sujette à restriction. Les dispositions y relatives sont contenues dans l'annexe III." (Du règlement d'exploitation)

Art. 23 : "Les annexes peuvent être amendées en tout

temps en cas de nécessité par l'exploitant, d'entente avec la DAM."

Annexe III :

Art. 2, Ch. 1 : "Le service de vol à voile doit se dérouler sur la piste gazonnée située au nord de la piste en dur."

Art. 2, ch. 2 : "L'avion remorqueur largue la corde et atterrit sur la piste gazonnée."

Art. 4 : "Les vols planés circulaires pour perte d'altitude doivent être exécutés dans la partie qui leur est réservée, selon plan ci-joint. (Voir plan annexé A)
Toute évolution dans les zones d'approche ainsi que sur l'aéroport au-dessous de 300 m/sol est interdite."

Les planeurs, dans, le cadre de cette organisation, effectuent une volte à gauche qui, en direction 26, coupe l'approche des avions à moteur.

253. Le problème du trafic mixte, vol à voile/vol à moteur, sur l'aérodrome de Sion

Le trafic mixte planeurs et avions à moteur pose toujours des problèmes délicats. D'autant plus qu'à Sion l'aérodrome est étroit, particulièrement à la hauteur des bâtiments de l'aéroport.

Il n'est donc pas surprenant que le "comité de direction et des usagers de l'aéroport régional de Sion" (désigné ci-après s "le comité"), constitué lors de la réorganisation des activités de l'aéroport, s'en occupe dès sa première séance hebdomadaire.

25.5.66 : Procès-verbal n°1 : "Parmi les tâches de sécurité de vol qui doivent faire l'objet d'une attention immédiate, celle de la sécurité lors de l'exécution simultanée de vol à voile et de vol à moteur est primordiale. Cela implique des décisions à prendre incessamment quant à :

- l'emploi de la piste dure réservée aux avions ;
- l'emploi de la piste nord réservée aux planeurs et aux

avons qui les desservent."

1.6.66 : Procès-verbal n°2 : "la question est posée aux membres du groupement de vol à voile de savoir s'ils ont l'intention de se déplacer au Bois de Pinges où un aérodrome est à l'étude. La réponse est négative." ... "Les causes de nos difficultés résident dans l'absence d'un service de piste convenable. Pour y remédier, il est nécessaire de :

- a) acquérir des feux de piste
- b) organiser la rotation du service de dimanche à l'aérodrome
- c) envisager l'engagement de personnel auxiliaire pour le week-end

25.7.66 : Procès-verbal n°8 : "Le problème de l'activité simultanée du vol à voile et du vol à moteur sur la piste gazonnée est évoqué. Il est admis que le directeur de l'aéroport veillera à ne pas autoriser le vol simultané de ces deux sortes d'activités, mais reste compétent pour autoriser des dérogations."

01.8.66 : Procès-verbal n°9 : "Alors que tous considèrent que la volte à droite présente un certain nombre d'avantages, le sentiment n'est pas unanime quant à l'importance de l'amélioration que cela représenterait pour la sécurité de vol. Afin de pouvoir apporter aux intéressés l'information voulue, 2 personnes établira le mercredi 3.8.66 à 0900 un certain nombre de croquis destinés à illustrer en plan et en coupe comment se présenteraient les voltes à droite. En attendant, il est décidé de maintenir la volte classique en cause, étant entendu que le seuil de piste pour le vol à voile reste décalé à l'ouest, ..." d'environ... m.

08.8.66 : Procès-verbal n°10 : "Le problème du vol à voile et du vol à moteur est discuté une nouvelle fois. Il sera fait appel à un spécialiste de l'Office fédéral de l'air avant de prendre 'une décision définitive.

16.8.66 : Procès-verbal n°11 : "Problème de vol à voile et de vol à moteur : Contact avec de l'Office fédéral de l'air est pris. Une entrevue est fixée au vendredi 19 août à 0900 h dans, les bureaux de la DAM, tous les moniteurs de vol à voile

sont convoquera. Les essais effectués ce dernier week-end par le groupement de vol à voile avec les voltes à droite à une altitude de 400/500 m ont été concluants."

Compte rendu de la séance du 19.8.66. ([sécurité aérienne] et [inspecteur de vol à voile] de l'Office fédéral de l'air, ont participé à cette séance à titre de conseillers) :

"Zone de circulation d'aérodrome et circuit d'aérodrome pour vol à voile.

A. Utilisation piste 08

Volte normale selon prescriptions en vigueur

B. Utilisation piste 26

- Piste en herbe réservée uniquement au trafic vol à voile
- seuil de piste fixé à 100 m à l'est de l'abri n° 9
(exception faite pour le premier départ et le dernier atterrissage)
- volte à droite obligatoire pour tous les vols planeurs (écolage et performance)
- hauteur minimale du planeur remorqué en vent arrière 400 m/sol [à la verticale de l'abri n° 9]
- au-dessus de 300 m/sol, positions et évolutions libres, spirales gauche et droite autorisées
- hauteur 300 m/sol, limite supérieure du cylindre de descente, position du cylindre selon plan
- spirales à droite obligatoires à l'intérieur du cylindre jusqu'à 200 m/sol
- début de la procédure d'approche, hauteur minimum 200 m/sol
- position axe vent arrière et base selon plan
- les planeurs venant de l'extérieur du circuit de l'aérodrome, en-dessous de 400 m/sol rejoignent directement la volte d'approche des avions à moteur située à 300 m/sol"

254. Voltes en vigueur sur l'aéroport de Sion lors de l'accident

Direction 26 selon T d'atterrissage placé sur l'aire à

signaux :

- Avions à moteur : volte à gauche selon plan annexe III du règlement d'exploitation (voir plan annexé lettre A)
- Planeurs : volte à droite selon le tableau noir placé dans le hangar de l'Aéro-Club (voir annexe lettre B)

26. Prescriptions

261. Ordonnance du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs du 18 novembre 1960.

Art. 10. 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.

Art. 17. Au cours des manœuvres sur un aérodrome et pendant le vol, le pilote d'un aéronef veille à ce que les environs soient continuellement surveillés et que toute collision soit évitée.

Art. 19. Le pilote d'un aéronef ne doit pas décoller tant qu'il existe un danger évident de collision avec d'autres aéronefs.

Art. 24. Si un aéronef jouit d'un droit de priorité, le pilote continuera le vol en conservant son cap et sa vitesse. Il doit cependant, en cas de nécessité, s'écarter de cette règle et tout faire pour prévenir une collision.

Art. 23. Un aéronef qui atterrit ou s'apprête à atterrir à la priorité de passage sur tous les autres aéronefs en vol ou au sol.

...

...

Les planeurs ont dans tous les cas la priorité de passage.

Art. 30. Si un aéronef se meut sur un aérodrome ou dans son voisinage, son pilote doit :

- a) observer les autres manœuvres qui ont lieu sur l'aérodrome afin d'éviter des collisions ;
- b) s'intégrer de façon ordonnée dans la circulation des autres aéronefs en manœuvre ou s'en tenir entièrement à l'écart.

262. Règlement concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique du 20.10.1950

Art. 30

1. ...
2. La carte d'élève-pilote autorise son titulaire à effectuer, au-dessus du territoire suisse, des vols d'instruction à bord d'avions ou de planeurs, soit en double commande avec un instructeur de vol, soit seul à bord sous la surveillance directe d'un instructeur de vol. ...
3. ...
4. ...

263. Lignes directrices pour l'instruction au vol à voile de 1962

5.1 La mission de vol

... L'élève devra répéter distinctement et complètement ce qu'il vient d'entendre. Il faut insister tout particulièrement là-dessus dans le cas des vols seul à bord...

...

...

On ne doit pas admettre que l'élève s'écarte de sa mission de vol ...

5.2 Constatation des fautes

L'observation des fautes commises par l'élève a pour condition que l'instructeur suive exactement toutes les péripéties du vol et s'en souviennent... Seule l'observation attentive du travail de l'élève permet à l'instructeur de le corriger et de l'instruire utilement.

3. CHRONIQUE DES VOIS ET DE L'ACCIDENT

31. Les vols du 26.8.1966

311. L'élève-pilote reçoit pour tâche d'effectuer des spirales suivies d'atterrissages de précision.

312. Le pilote du planeur Greif demande à moniteur de bien vouloir surveiller le vol qui lui est nécessaire à l'obtention du troisième barogramme exigé pour la licence de pilote de planeur. Le moniteur l'assiste au départ et lui fait confirmer que le barographe se trouve bien à bord du planeur.

313. Le pilote décolle à 1648 h, remorquant le planeur. Il regagne l'aérodrome immédiatement, après avoir largué le planeur, et se pose à 1658 h. Le moniteur l'interroge sur le déroulement du vol, sur quoi le pilote répond "que les conditions ne sont pas bonnes et que le planeur reviendra rapidement sur le terrain."

314. L'élève-pilote (311.) avait effectué deux ou trois vols seule à bord. Le dernier n'ayant pas été satisfaisant, le moniteur décide de reprendre son élève en double commande et s'installe sur le siège avant. L'avion gagne la piste d'envol, s'aligne et, après un temps d'arrêt de quelques secondes, prend le départ.

32. L'accident

Le pilote du planeur Greif (312.) avait largué son remorquer 8 minutes après l'envol, à l'altitude de 1350 m au-dessus de Veysonnaz, à 2,5 km au sud de l'aérodrome. N'ayant pas trouvé les courants ascendants nécessaires à l'exécution du vol projeté, le pilote regagne l'aérodrome pour y atterrir. A la fin de son approche, le planeur se trouve presque à la verticale du Piper qui prend son départ. Les deux aéronefs restent pratiquement l'un sous l'autre jusqu'au moment de la collision qui a lieu à une hauteur de 15 à 20 m, 400 m après le début de la piste gazonnée 26, et s'abattent à 1705 h entre les deux pistes.

4. DOMMAGES ET CONSTATATIONS

41. Dommages aux personnes

Elève-pilote HB-OAV : grièvement blessée; encore en traitement
† Moniteur HB-OAV : décès constaté à l'arrivée à l'hôpital
† Pilote HB-579 : grièvement blessé ; décédé le 3.9.1966

42. Dommages matériels

Piper HB-OAV : détruit
Planeur Greif HB-579 : détruit
Dommages à la surface : néant

5. AUTRES CONSTATATIONS

51. Trajectoires de collision de l'avion et du planeur et position des témoins (voir plan, lettre C)

Lors de la reconstitution du 17.2.1967 effectuée dans des conditions approchant celles de l'accident, il fut constaté que

511. Le Piper HB-OAV se trouvait à 20 m à l'ouest du coin sud-ouest de l'aire de stationnement asphaltée de l'aérodrome lorsque le moniteur monta à bord. Le nez de l'avion était dirigé vers le hangar, c'est-à-dire direction nord-est. Pour s'aligner sur la piste, l'avion avait à parcourir une distance d'environ 55 m.

512. Le planeur a été observé pour la première fois par le témoin 1 alors qu'il se trouvait en approche rectiligne au travers du début de la piste artificielle et à une hauteur estimée à 70 m, le témoin 2 observa le planeur au travers du parc à voitures du restaurant de l'aérodrome et à une hauteur estimée à 50 m.

513. Il n'a pas pu être établi avec certitude si l'approche du planeur et le décollage de l'avion se sont faits exactement dans l'axe de la piste gazonnée.

514. Du Piper roulant pour se mettre en piste, le planeur en approche était visible. D'autre part, le Piper roulant en piste était visible du planeur en approche. Quant à la phase qui correspond aux 500 derniers mètres du vol du planeur,

l'observation mutuelle n'était pratiquement plus possible. Lors de l'accident, les conditions de luminosité et de contrastes étaient différentes, sans toutefois être notablement moins bonnes ou meilleures.

52. Barogramme

L'examen du barogramme du planeur HB-579 a permis d'établir les éléments suivants ; le laps de temps qui s'est écoulé entre le décollage du planeur et la collision a été de 17 minutes. La hauteur maximum atteinte par le planeur a été de 890 m. La descente a été amorcée 8 minutes 30 secondes après l'envol. Le taux de descente moyen jusqu'à environ 1 minute avant l'accident a été de 1.35 m/sec. Depuis cet instant jusqu'à environ 8 secondes avant la collision, d'environ 4.2 m/sec. et au cours des 8 dernières secondes, d'environ 6 m/sec.

53. Position des épaves

531. L'avion s'écrasa à 400 m du seuil de la piste gazonnée 26 et à 9 m au nord du bord de la piste en dur, après avoir amorcé une cloche.

532. Le planeur s'écrasa 10 m plus loin dans les mêmes conditions que l'avion.

54. Documents ultérieurs

541. Lettre de moniteur

Lors de la séance du 17.2.1967 à Sion, le mandataire de moniteur remit au président de la Commission fédérale des accidents, afin qu'elle soit versée au dossier, une lettre originale de moniteur datée du 19 août 1966 et adressée au groupement de vol à voile de Sion. En voici le texte :

"Messieurs,

Je me vois dans l'obligation de vous communiquer ce qui suit : Les différents changements en ce qui concerne les voltes des planeurs et les seuils de piste différents pour le vol à moteur et le vol à voile ne me donne personnellement pas de satisfaction ; au contraire, je trouve cette solution même très dangereux. Il faut toujours calculer avec des fautes de la part des élèves ce qui

pourrait provoquer une catastrophe. Je n'ai pas été sollicité par le groupement de vol à voile pour donner mon opinion sur ces nouveaux changements.

Je n'ai plus fonctionné comme moniteur de vol à voile depuis bien longtemps et je ne pourrais plus prendre la responsabilité comme instructeur sous ces conditions actuelles.

Il ne s'agit pas de mauvaise foi de ma part ; j'arrêterai également l'écolage de vol à moteur sur l'aérodrome de Sion à la fin de ce mois.

Je vous prie de prendre bonne note de ma décision et vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments très cordials.

(signé) ..."

542. Lettre du 18.2.1967 du Groupe de vol à voile

Le groupe de vol à voile de Sion, par lettre du 18.2.1967 adressée au président de la Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aéronefs, prend position comme suit :

"Messieurs,

Le Comité du Groupement de vol à voile de Sion a été très étonné d'apprendre - lors de la séance du 17 février 1967 - à la salle du Grand Conseil à Sion qu'une lettre avait été envoyée par [...moniteur...] à notre Groupement pour le mettre en garde de certains dangers de la volte à droite.

Le Secrétariat de notre Groupement, Route du Sanetsch 23 à Sion, est formel à ce sujet ; il n'a jamais reçu ni de lettre ni d' autre communication quelconque de la part de [...moniteur...].

Nous nous sommes permis de vous donner cette précision afin que tout malentendu soit dissipé et vous présentons, Messieurs, nos salutations distinguées.

GROUPEMENT DE VOL A VOILE SION"

6. DISCUSSION

61. Le trafic sur l'aérodrome de Sion était, le jour de l'accident, organisé conformément au règlement d'exploitation du 15.2.1965.

Etant donné la possibilité accordée à l'exploitant par l'art. 23, d'amender les annexes d'entente avec la DAM, la direction

avait introduit à titre d'essai une volté à droite pour les planeurs avec seuil de piste à 500 m à l'ouest du début de la piste gazonnée.

Cette organisation avait été étudiée avec soin et la direction de l'aérodrome avait fait appel à deux conseillers de l'Office fédéral de l'air qui participèrent à la séance du 19.8.1966 au cours de laquelle fut décidée l'introduction du nouveau système de voltes à titre d'essai.

Il ressort des documents (procès-verbal n°8) que la direction de l'aérodrome avait l'intention de réserver la piste gazonnée exclusivement au vol à voile. Cependant, le directeur de l'aéroport restait compétent pour autoriser des dérogations. Le moniteur était au bénéfice d'une telle dérogation ; il n'a pas pu être établi dans quelle mesure d'autres dérogations ont été accordées.

Les pilotes impliqués dans l'accident étaient au courant de cette nouvelle organisation, ils semblent s'y être tenus au cours des vols fatals.

L'organisation introduite à titre d'essai par la direction de l'aérodrome de Sion à la suite de la séance du 19 août présentait des garanties de sécurité suffisantes aussi longtemps que la piste gazonnée était réservée exclusivement au vol à voile. La dérogation accordée et autorisant le trafic mixte vol à voile/vol à moteur sur la piste gazonnée présentait, du fait des seuils de piste différents, un croisement des cheminements des planeurs à l'atterrissage et des avions au décollage. Ceci constituait indéniablement un élément dangereux qui a joué un rôle dans l'accident.

La lettre écrite le 19 août par le moniteur (voir ch. 541) prouve qu'il était conscient des dangers liés à la nouvelle organisation ; il aurait dû en découler de sa part une attention redoublée.

62. La réglementation ainsi modifiée était en elle-même acceptable car elle présentait les caractéristiques de sécurité suffisantes.

Le moniteur était habilité à déroger. Dès le moment où le bénéfice de dérogations était accordé, en violation du

principe de séparation d'utilisation des pistes, la sécurité recherchée par la nouvelle réglementation se trouvait compromise.

63. De l'aptitude au vol des pilotes, seule celle de pilote du planeur Greif a fait l'objet d'un complément d'enquête : bien que s'étant couché tard la nuit précédente, rien n'établissait qu'il ait été inapte au vol.

64. C'est du sol que nécessairement et dans l'esprit de la réglementation, le moniteur devait surveiller les évolutions de ses élèves, cela d'autant plus que le retour de pilote du planeur Greif lui avait été annoncé comme imminent.

65. Au moment de l'accident, le soleil se trouvait exactement dans l'axe de la piste ; il n'a donc pas dû gêner le moniteur pendant qu'il roulait en piste. Pendant l'envol, par contre, la visibilité pouvait s'en trouver réduite.

Pour le pilote du planeur Greif, le vol d'approche se faisait face au soleil, de sorte que la visibilité devait se trouver réduite d'une part par suite d'éblouissement et d'autre part par suite de la réfraction de la lumière dans le plexiglas du capot.

7. CONCLUSION

La commission arrive à l'unanimité à la conclusion suivante : La cause directe de la collision est le fait que le pilote responsable de l'avion HB-OAV coupa la priorité au planeur qui s'apprêtait à atterrir.

Berne, le 2 mars 1967

Etabli le 6 mars 1967

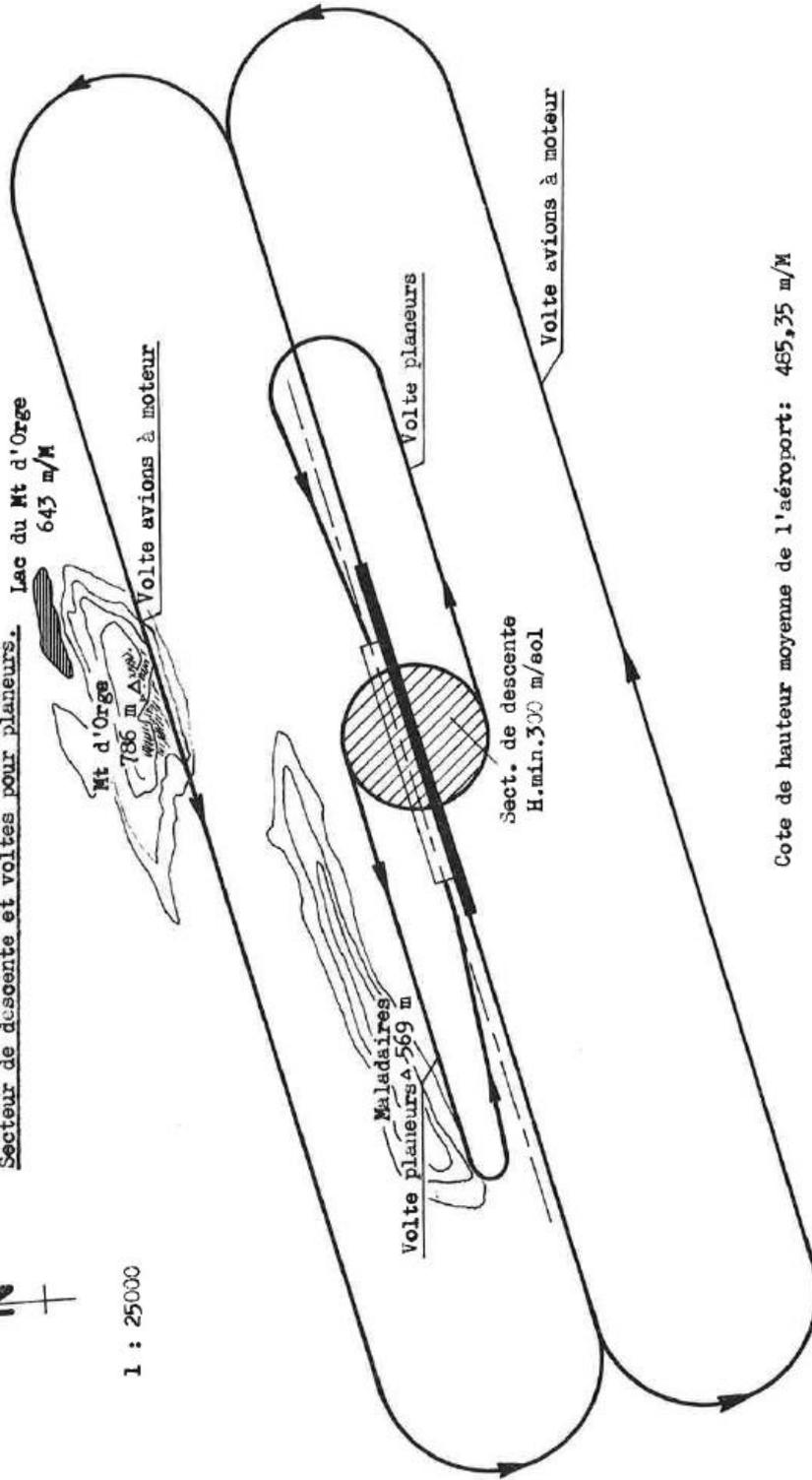
Cas similaires : -

AEROPORT DE SION.

Secteur de descente et voltes pour planeurs. Lac du Mt d'Orge
643 m/M



1 : 25000



Cote de hauteur moyenne de l'aéroport: 485,35 m/M

Annexe A

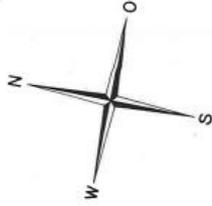
Organisation selon Règlement
d'exploitation du 15 février 1965

Situation des témoins lors de la collision HB-OAV / HB-579

AEROPORT DE SION
26.08.66

ECH. 1: 2000

Témoins



VOIES CFF

