



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

concernant l'accident

du planeur Vasama HB-741

survenu le 4 juin 1967

à l'aérodrome de Sion

Séance de la commission

4 novembre 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
du planeur Vasama HB-741
survenu le 4 juin 1967
à l'aérodrome de Sion

0. RESUME

Le 4 juin 1967, au retour d'un vol d'entraînement de plus de deux heures, à 1625 h, le pilote atterrissant à l'aérodrome de Sion, surpris par un vent turbulent et soufflant en travers de la piste, tomba en perte de vitesse au cours du virage final.

Le planeur s'abattit en touchant de l'aile. Le pilote fut grièvement blessé, le planeur détruit.

L'accident est très probablement dû à une perte de vitesse pendant le virage final, immédiatement avant l'atterrissage, par vent latéral fortement turbulent, le pilote se trouvant alors trop bas pour que la situation puisse être corrigée.

1. ENQUETE

L'enquête préalable fut close le 19 septembre par la remise du rapport d'enquête du 4 septembre 1967 au président de la Commission.

La police cantonale valaisanne a ouvert une enquête administrative.

2. ELEMENTS

21. Occupant

211. Pilote : Année de naissance 1937

212. Titres aéronautiques

Licence de pilote de planeurs, délivrée par l'Office fédéral

de l'air le 2 septembre 1965, validité 20 avril 1968. Permis spécial pour l'exécution de vols avec passagers, du 8 juin 1966, validité 20 avril 1968.

Aspirant-instructeur de vol à voile.

Insigne de performance international, argent, du 22 août 1966.

213. Expérience aéronautique

Début de la formation : 22 décembre 1963 à l'école de vol à voile de Sion.

Instructeurs :

Expérience au jour de l'accident :	113:47 h, 275 départs.
Dans les 6 derniers mois :	28:26 h, 93 départs
Dans le dernier mois :	23:42 h, 62 départs
Sur le type accidenté :	2:52 h, 3 départs

214. Qualification

Le dossier de l'OFA ne mentionne ni accident, ni infraction aux lois et règlements aéronautiques en vigueur.

215. Etat de santé

Aucun indice ne permet l'hypothèse d'un malaise en relation avec l'accident. Dernier contrôle médical le 20 avril 1966.

22. Aéronef

221. Indications générales

Planeur HB-741

Propriétaire et exploitant : Groupement de vol à voile
de Sion

Type : PIK-160 "Vasama"

Fabricant : à Finlande

Année de fabrication : 1963

Caractéristiques : Planeur de performance
monoplace à aile moyenne,
construit en bois, admis à
la virtuosité.

Certificat de navigabilité délivré par l'OFA le 18 avril 1967,

valable jusqu'au 8 mai 1968.

222. Histoire

Le planeur HB-741 a été importé neuf en 1963.

Au jour de l'accident, il avait volé environ 300 heures sans accident ni incident.

Dernier examen de l'état : 19 avril 1967.

Etat général : bon.

Aucun indice ne permet de supposer que le planeur n'ait pas été en parfait état.

223. Poids et centrage

Selon livre de bord :

Poids à vide :	215 kg
Charge autorisée :	<u>88 kg</u>
Poids total autorisé :	303 kg

Au moment de l'accident :

Poids à vide :	215 kg
Pilote :	75 kg
Parachute :	<u>6 kg</u>
Total :	293 kg

C'est-à-dire inférieur au poids maximum autorisé.

Le livre de bord mentionne :

"Der zulässige Schwerpunktsbereich wird bei allen normalen Beladungen eingehalten, sofern der Sitz mit mindestens 80 kg besetzt ist".

Le centrage était donc correct.

23. Terrain

(AIP Suisse, Sion Airport, Landing Chart ICAO, LSGS/VAL/3)

L'accident s'est produit à l'entrée de la piste en herbe 26 de l'aérodrome civil, à côté de la piste militaire. Immédiatement en bordure de l'aérodrome, au NNW, passe la ligne CFF Lausanne-Brigue. A 300 m plus au nord, et parallèlement à la ligne, la crête des Maladaires domine l'aérodrome d'une

cinquantaime de mètres en moyenne ; à 1 km de là s'élève le Mont d'Orge, à 300 m au-dessus de la plaine. Par vent de travers, ces collines provoquent de violents remous sur le terrain.

24. Météo

D'après le bulletin de l'Institut suisse de météorologie :

241. Situation générale

Haute pression sur l'Europe occidentale et centrale ; légèrement couvert à l'ouest de l'Aar et en Valais.

242. Situation locale

Couverture :	4/8; 2/8 de gros Cu avec base à 2700 m/M; au-dessus 2/8 Ac à 4-5000 m/M.
Visibilité :	30 km.
Vent de l'W-SW :	5 à 10 Kts.
Température :	+ 25°
Humidité :	45 %.
Turbulence :	au voisinage du sol, forte par places (thermique et dynamique)
Pression :	1002,2 mb QNH (9 mb au-dessus de standard).
Position du soleil :	élévation 36°; azimut 265°.

243. Déclarations des témoins

Chef de place :

"La manche à air indiquait un vent d'environ 10-15 km/h venant du Mont d'Orge, c'est-à-dire en travers par rapport à la piste. Il y avait des descendances dans la zone d'approche".

Pilote de planeurs :

"On voyait à son vol qu'il y avait des turbulences. Le vent soufflait de la direction de l'Haut de Cry (45° par rapport à l'axe de la piste)".

25. Prescriptions d'aérodrome

Un plan de l'ATZ de Sion et des circuits d'aérodrome a été établi le 12 avril 1967. Il prévoit deux zones d'activité pour le vol à voile : l'une au sud de la vallée, dans la région de Veysonnaz, l'autre, au nord, allant du Mont d'Orge à Chandolin (Savièse). A leur retour, tous les planeurs doivent rejoindre une zone d'attente et de descente située au-dessus de la crête des Maladaires.

3. HISTOIRE DU VOL ET DE L'ACCIDENT

31. Le dimanche 4 juin 1967, le pilote fonctionnait le matin en qualité d'aspirant-instructeur de vol à voile sous le contrôle de l'instructeur.

32. A 1405 h, il entreprend un vol d'entraînement personnel sur le planeur de performance Vasama HB-741. Il évolue dans la région de Montana, puis de Veysonnaz, traverse la vallée, rejoint le secteur des Maladaires où il descend jusqu'à 200 m/aérodrome.

33. La zone est turbulente, le vent souffle en travers de la piste ; conscient du fait que le parcours vent arrière se situe dans les rabattants, le pilote sert ses ceintures et augmente sa vitesse jusqu'à 140 km/h (-5 m/sec. au vario).

La hauteur diminuant rapidement, il écourte le circuit et vire à droite avant le dernier hangar avec une inclinaison de 50° environ ; en fin de virage, le planeur s'enfonce brusquement sur l'aile droite et tombe sur le nez.

34. L'appareil s'est écrasé du nez jusqu'à la hauteur du siège. Sous l'effet de la rotation, engendrée par le contact de l'aile avec le sol, le fuselage se brise au droit du bord de fuite.

Il est 1623 h heure locale.

35. Le pilote est inconscient, mais revient à lui au bout de quelques instants. Il est secouru immédiatement par le personnel de service de l'aérodrome et transporté d'urgence à

l'Hôpital de Sion.

4. DOMMAGES

41. Pilote : il a subi des lésions corporelles graves.

42. Planeur : détruit.

43. Dégâts au sol : néant.

5. DISCUSSION

51. Le pilote en bonne santé, était au bénéfice d'une licence de pilote de planeur valable ; son entraînement était bon.

52. Le certificat de navigabilité du planeur HB-741 était valable.

53. Le pilote ne se rendit compte, de l'existence d'un vent latéral assez fort, avec rabattants et turbulences que dans le circuit d'attente ; ayant de ce fait perdu trop de hauteur, il écourta sa volte et amorça de ce fait le dernier virage trop bas.

54. On peut admettre, avec un degré de probabilité confinant à la certitude, que c'est une rafale au cours du dernier virage, alors que le planeur volait vent de dos, qui provoqua la perte de vitesse fatale ; la faible altitude à laquelle se trouvait alors le planeur, ne permettait plus au pilote de le redresser.

6. CONCLUSIONS

La commission arrive à l'unanimité à la conclusion suivante :

L'accident est très probablement dû à une perte de vitesse pendant le virage final, immédiatement avant l'atterrissage, par vent latéral fortement turbulent, le pilote se trouvant alors trop bas pour que la situation puisse être corrigée.

Berne, le 4 novembre 1967

Etabli le 7 novembre 1967



Accident HB-741, 4.6.1967, aérodrome de Sion