



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

concernant l'accident

de l'avion PC-6 HB-FAV

survenu le 13 juillet 1968

à Plan Névé, Grand Murveran VD

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire

accident de l'avion PC-6 HB-FAV

survenu le 13 juillet 1968

à Plan Névé, Grand Muveran VD

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2 de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960

et d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 et s. des prescriptions susmentionnées

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 11 décembre, transmis à la Commission le 16 décembre 1968, est approuvé.

Circulation, 8.2./3.3.1969.

RAPPORT D'ENQUETE

au sujet de l'accident de l'avion PC-6 HB-FAV
survenu le 13 juillet 1968
à Plan Névé, Grand Muveran/VD

0. RESUME

Lors d'un transport de matériel en montagne, le pilote dérape sur une plaque de glace à la suite d'un atterrissage un peu court et perd le contrôle de l'avion qui glisse jusqu'au bas du névé sur lequel il s'est posé.

Les deux occupants, le pilote et un passager, n'ont pas été blessés. L'avion, par contre, a été gravement endommagé.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le samedi 13 juillet 1968 à 1353 heure locale. Il a été notifié par téléphone au Bureau fédéral d'enquête des accidents d'aviation à Berne, le lendemain à 0830 h, par la permanence de l'Office fédéral de l'air. L'enquête a été ouverte le même jour par le fonctionnaire soussigné qui effectua aussitôt une reconnaissance aérienne des lieux, puis se rendit ensuite à l'aérodrome de Bex pour procéder à un premier interrogatoire du pilote.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Pilote : Année de naissance 1923

Licence restreinte de pilote professionnel en état de validité, délivrée le 10 juin 1968 (3.4.1957), valable pour tous les avions terrestres normaux monomoteurs jusqu'à 2000 kg, avec qualification pour atterrissages en montagne du 9 février 1965.

Expérience de vol : au total 1876:25 heures, dont 48:23 heures à bord d'avions du type PC-6 "Porter"; dans les derniers trois mois 22:40 heures, dont 13:05 heures à bord d'appareils du

type susmentionné.

Total des atterrissages en montagne : environ 3700, dont 76 sur PC-6 "Porter" ; dans les derniers trois mois 91, dont 29 sur PC-6 "Porter".

Début de la formation aéronautique en 1954 à Sion.

Antécédents : Le 1^{er} juin 1968, soit moins de six semaines avant l'accident faisant l'objet de ce rapport, casse totale d'un Piper PA-18 à l'atterrissage, sur le versant sud du Petersgrat/VS à l'altitude de 3090 m, lors d'un vol d'entraînement aux atterrissages en montagne à la double commande avec un élève. Les deux occupants sont sortis indemnes des débris de l'appareil. L'enquête ouverte à la suite de ce premier accident est encore en cours.

212. Passager : Année de naissance 1946

Licence restreinte de pilote professionnel en état de validité, avec qualification PC-6 et permis spécial pour atterrissages en montagne.

Expérience de vol : environ 500 heures.

22. Avion

Propriétaire :	privé
Exploitant :	Club déviation des Placettes, Aigle - Bex - Monthey.
Type :	PC-6/340 "Porter".
Caractéristiques :	monomoteur métallique polyvalent à aile haute haubanée ; train fixe avec roulette de queue muni de skis partiellement rétractables ; moteur Lycoming GS0-480-B1-A6 de 320 CV de puissance nominale, avec hélice métallique tripale à pas variable Hartzell HC-83X20- 1B.

Certificat d'admission à la circulation du 25 octobre 1967, valable jusqu'au 12 avril 1969.

Le jour de l'accident, l'avion totalisait les heures de service suivantes :

Cellule : 1740:23 heures depuis mise en service

Moteur : 1738:38 heures depuis mise en service et 18:33 heures depuis la dernière révision générale effectuée le 8 avril 1968.

Le pilote n'a formulé aucune réserve au sujet de la navigabilité de l'appareil.

Poids et centrage : poids maximum autorisé 2200 kg. Au moment de l'accident le poids de l'appareil se décomposait comme suit :

Poids à vide de l'avion :	1184 kg
Huile :	16 kg
Occupants :	env. 150 kg
Matériel transporté :	env. 500 kg (selon ind. du pilote)
Carburant :	<u>env. 100 kg</u> (selon ind. du pilote)
Total	<u>env. 1950 kg</u>

La position du centre de gravité n'a pas pu être vérifiée. Selon les indications du pilote, ce dernier se trouvait dans les limites prescrites, soit entre 11 et 33 % de la profondeur de l'aile (1900 mm).

La charge payante était composée de vivres, de briquettes de chauffage, d'éléments de chéneaux, ainsi que d'une luge canadienne.

23. Terrain

Voir carte nationale de la Suisse 1:50'000, feuille 272, St-Maurice.

Le glacier de Plan Névé se trouve à environ 11,5 km à l'est de l'aérodrome de Bex sur le versant nord du Grand Muveran (3051 m) dans les Alpes vaudoises. Ce glacier est séparé en son milieu par une crête rocheuse qui s'étend du Pt 2845,9 au Sex Percé (2509 m/mer). L'accident s'est produit à l'atterrissage dans la partie supérieure du névé situé à l'est de cette crête.

Coordonnées :

- de l'impact dans la pente :
577.200/121.500/2460 m
- du point où l'appareil s'est immobilisé :
577.080/121.700/2360 m

24. Météo

Situation locale : 4/8 d'altocumulus avec base aux environs de 3500 m; vent du sud-ouest soufflant à la vitesse moyenne d'environ 20 nœuds au-dessus des crêtes à l'altitude de 3000 m/mer.

25. Organisation

L'accident s'est produit dans le cadre de l'activité du Club d'Aviation des Placettes à Bex. Ce club est en possession d'une autorisation générale d'exploitation pour le transport occasionnel de personnes et de biens à titre commercial, ainsi que d'une autorisation pour l'exécution à titre commercial de vols à destination de places d'atterrissage en montagne.

Ces autorisations délivrées par l'Office fédéral de l'air le 15 février, respectivement le 10 mars 1967, étaient en état de validité le jour de l'accident.

3. RECIT DE L'ACCIDENT

31. Le Club d'Aviation des Placettes à Bex avait été sollicité par l'Union des patrouilleurs alpins de la brigade de montagne et fortifications 10 d'effectuer contre rémunération un transport d'environ 900 kg de vivres et matériel divers, dont une luge canadienne, à destination de la cabane de Plan Névé (2262 m/mer), au pied du glacier du même nom, sur le versant nord du Grand Muveran. Le club accepta la commande et en confia l'exécution au pilote du club et spécialiste des vols en montagne.

32. Le samedi 13 juillet 1968 à 1000 heure locale, le pilote décollait de l'aérodrome de Bex, aux commandes de l'avion Piper PA-18-180 HB-OLW, avec une première charge à destination de Plan Névé. Le pilote, qui était accompagné pour ce premier

voyage du gardien de la cabane, atterrit après un vol de 18 minutes, dans la neige, sur un replat dans la partie supérieure du névé. L'atterrissage s'effectua sans incident. Après avoir débarqué son passager et déchargé l'appareil, le pilote rentra seul à Bex chercher la suite du matériel. Les dimensions de la luge canadienne ne permettant pas de la charger à bord du Piper, le pilote décida, après le troisième voyage, de la transporter avec le solde du matériel au moyen d'un avion de plus grande capacité et d'utiliser à cet effet l'appareil PC-6 "Porter" HB-FAV.

33. Le pilote décolla de Bex aux commandes du "Porter" à 1337 h, accompagné pour ce dernier transport par un de ses anciens élèves, pilote de montagne également.

Arrivé dans la région de Plan Névé, le pilote survola à faible hauteur la zone d'atterrissage dans la partie supérieure du glacier, puis s'éloigna en vent arrière pour se présenter pour l'atterrissage face à la pente. Au cours de l'approche le pilote longea le versant sous le vent de l'arête rocheuse qui sépare les deux névés, puis effectua en courte finale un changement de cap d'environ 45° à main gauche, afin de pouvoir utiliser toute la longueur du replat pour l'atterrissage. Lorsqu'il fut dans le bon axe, le pilote constata qu'il était un peu bas et tenta de rallonger quelque peu sa trajectoire, mais sans succès. L'appareil arriva trop court et atterrit brutalement sur une plaque de glace qui le fit déraper. Voyant l'avion échapper à son contrôle et glisser latéralement dans la pente, le pilote s'efforça de le retenir en conservant la manette d'admission sur position pleins gaz. Sous l'effet de la traction exercée par l'hélice, le "Porter" s'orienta face à la pente, l'avant dirigé vers le haut, et glissa dans cette position sur plus de 200 m jusqu'au pied du névé où il buta violemment avec l'étambot contre une moraine, avant de s'arrêter quelques mètres plus bas dans une petite combe, le fuselage parallèle à la pente.

4. DOMMAGES

41. Le pilote n'a pas été blessé. Son passager, qui sauta de l'avion en marche lors de sa glissade dans la pente, sortit

également indemne de l'accident.

42. L'avion a subi d'importants dommages structuraux. Les frais de remise en état ont été estimés à environ 65'000 francs, soit environ 55 % de la valeur de l'appareil.

5. DISCUSSION

51. Dans sa déposition, le pilote rapporta avoir rencontré le long de l'arête rocheuse, à un moment où il ne lui était déjà plus possible d'interrompre l'approche, des remous qui lui firent perdre les quelques mètres qui lui manquèrent par la suite pour aborder le replat à l'emplacement choisi. En effet, l'orientation de ce replat, dans la partie supérieure du glacier, obligeait le pilote à se présenter pour l'atterrissage diagonalement par rapport à la pente, et pour y parvenir, à serrer de près le versant sous le vent de l'arête rocheuse en bordure du névé. Mais de manière générale, l'exiguïté du névé, sa configuration, ainsi que son état à l'époque de l'année où se produisit l'accident, en rendaient l'utilisation particulièrement délicate avec un avion PC-6/340 à pleine charge. Les atterrissages de ce genre s'effectuant en interceptant la pente à la montée avec augmentation progressive des gaz, la plus légère imprécision dans l'estimation de la trajectoire de l'approche était, dans le cas particulier, déjà de nature à compromettre le succès de l'entreprise. Quoi qu'il en soit, le pilote n'a manifestement plus disposé dans la dernière phase de l'approche de la puissance nécessaire pour rallonger sa trajectoire, tout en conservant une vitesse suffisante, et posa trop court sur un mauvais terrain. L'avion atterrit brutalement sur de la glace qui le fit dérapier, échappant ainsi à tout contrôle. Comme la déclivité de la pente était assez prononcée à cet endroit, la traction de l'hélice n'a pas suffi à retenir l'appareil qui, entraîné par sa charge, glissa jusqu'au pied du névé.

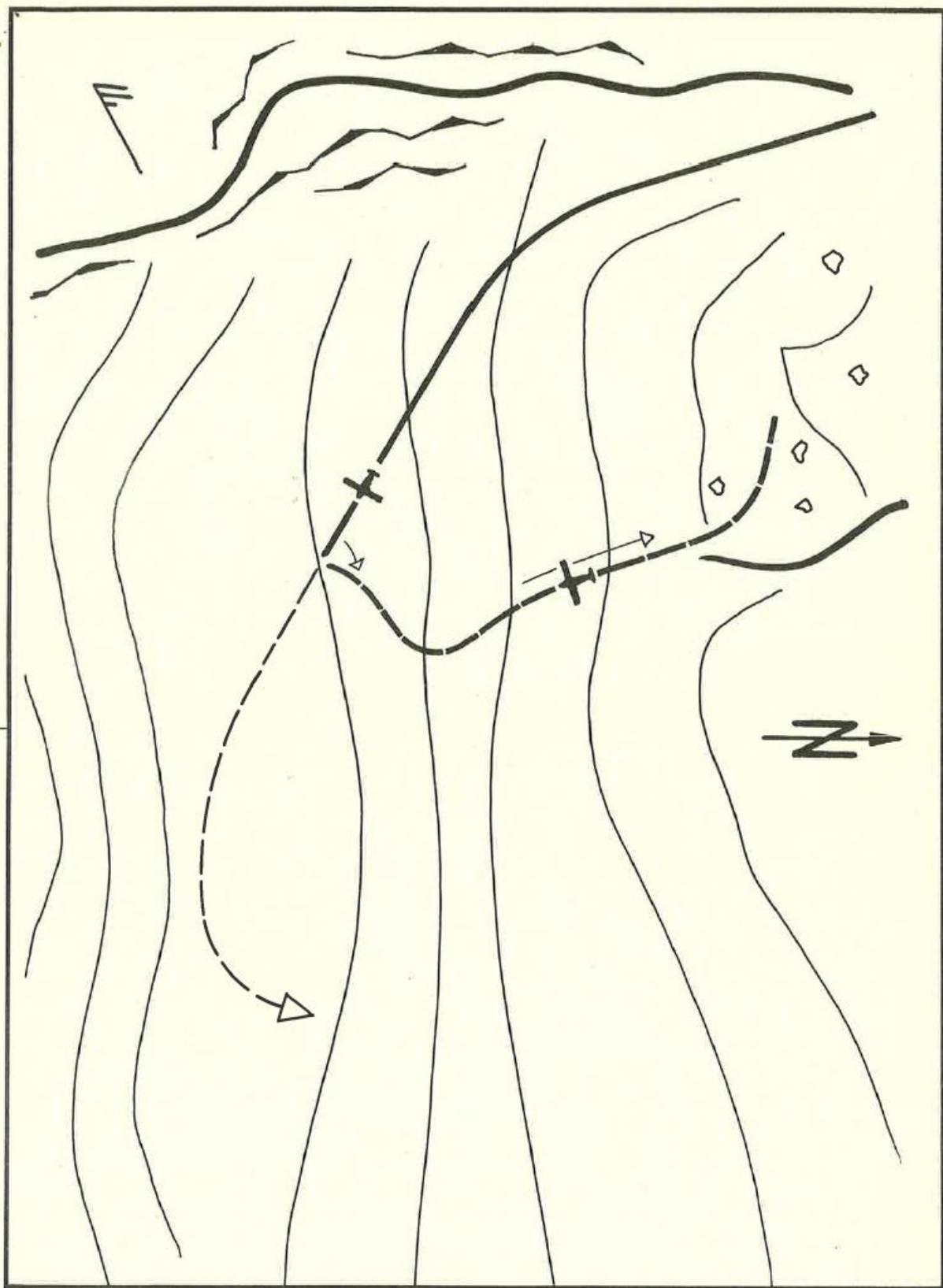
6. CONCLUSION

L'accident est dû au fait que le pilote, lors d'une tentative d'atterrissage en montagne effectuée dans des conditions marginales, aborda la pente trop en-dessous de l'emplacement

prévu pour l'atterrissage et posa sur un mauvais terrain qui lui fit perdre le contrôle de l'avion.

Berne, le 11 décembre 1968

L'enquêteur



PLAN DE SITUATION

PC-6 HB-FAV, 13.7.68

Plan Névé, Gd Muveran