



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

concernant l'accident

Pilatus Porter HB-FAZ

survenu le 2 septembre 1961

au Dôme du Goûter (Mont Blanc)

Séance de la commission

Procédure sommaire

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

dans l'affaire

accident de l'avion Pilatus Porter HB-FAZ

du 2 septembre 1961

au Dôme du Goûter (Mont-Blanc)

se fondant sur l'art. 32.2 et d'entente avec le Bureau d'enquêtes, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 ss. de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1er avril 1960,

d é c i d e :

1. de prendre acte du Rapport d'enquête de première information de l'Inspection générale de l'aviation civile (française) du 4 septembre 1961, transmis à la commission le 15 janvier 1962,
2. de renoncer à d'autres recherches et à d'autres mesures.

Circulationi 16/24 janvier 1962.

MINISTERE DES TRAVAUX
PUBLICS ET DES TRANSPORTS

INSPECTION GENERALE DE
L'AVIATION CIVILE

Sécurité et Navigation
Aériennes

BUREAU ENQUETES-ACCIDENTS

Rapport d'enquête de première information
concernant

l'accident survenu le 2.9.1961
au Dôme du Goûter (Massif du Mont-Blanc)
au Pilatus Porter HB-FAZ

H. 9.1.1962

Voglsans, le 4.9.1961

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Secrétariat Général à
l'Aviation Civile

ACCIDENT D'AVIATION

Inspection Générale à
l'Aviation Civile

Sécurité aérienne

Rapport d'enquête de première information :

I.T.N.A.

Commandant l'Aérodrome
de CHAMBERY/AIX-les-BAINS

Date de l'accident : 2.9.1961, vers ; 09h15 locales

Lieu : Dôme du Goûter (Massif du Mt-Blanc)

Nature du vol : Prospection de plates-formes d'atterrissage en montagne. Autorisée par arrêté préfectoral n° 61 du 24 août 1961.

Aéronef : PILATUS PORTER HB-FAZ

Propriétaire : Société PILATUS

Exploitant : Société AIR-ALPES (locataire de l'aéronef)

Equipage, au moment de l'accident : Pilote Commandant de bord
Navigateur, Gérant de la Société AIR-ALPES

Résumé de l'accident:

En décollant sur une plate-forme enneigée du Dôme du Goûter, l'aéronef ne peut s'arracher assez tôt du sol, vraisemblablement à cause d'une baisse de régime du moteur. Il heurte successivement les lèvres de deux crevasses et s'écrase sur le ventre. L'appareil est très sérieusement endommagé, mais heureusement l'équipage ne souffre que de contusions et blessures superficielles légères.

Conséquences :

Personnel		Matériel	Chargement	Tiers	
	tué				blessé
équipage	0	2 légers	80 % au moins (1)	pas de chargement	néant

(1) L'épave et l'équipement de l'aéronef sont pratiquement irrécupérables sauf par hélicoptère, ce qui rendrait l'opération trop onéreuse et donc sans intérêt. De plus, il a neigé au Dôme du Goûter le lendemain de l'accident et il est probable que les conditions météorologiques habituelles de l'automne rendront l'opération de récupération très hasardeuse.

RENSEIGNEMENTS SUR L'EQUIPAGE

1) Pilote Commandant de bord:

Année de naissance 1936

Situation de famille: marié, 1 enfant

Brevets et licences: Pilote professionnel: délivrée le 11.5.59. Inscrit au registre du personnel navigant professionnel le 17.7.1961. Catégorie T.A. Permis spécial de la Confédération suisse délivré le 8.1.1961.

Heures de vol: Au total 625 h 50 dont 32 h 05 de planeur - 0 h de nuit

Dans les quatre mois précédant l'accident:

mai 1961 : 3h 30

juin 1961 : 17 h 10

juillet 1961 : 19 h 05 dont 01 h 55 de planeur
aout 1961 : 3 h 40

Sur le type d'aéronef accidenté:

- au total 5 h 05 avec 20 atterrissages dont 6 sur glaciers
- au cours des deux mois précédant l'accident: 4 h 35.
- au cours des 48 h précédant l'accident - le seul vol est celui au cours duquel s'est produit l'accident.

Nombre de casses: néant

Déroulement de la carrière aéronautique:

- Pilote privé à l'Aéro-Club AIR France
- Stage de perfectionnement et de voltige à Carcassone
- Stage de pilote professionnel à St-Yan
- Stage de pilote des glaciers à Sion, en Suisse - 102 atterrissages sur 7 glaciers différents.

2) Navigateur: (L'appareil HB-FAZ n'était pas muni de doubles commandes. Le navigateur au moment de l'accident était installé à la droite du pilote et l'assistait pour le repérage des plates-formes d'atterrissage).

Année de naissance 1934 à Boulogne-sur-Seine. Situation de famille: marié, 1 enfant.

Brevets et licences: Pilote professionnel délivrée le 31.1.1961. Inscrit au registre du personnel navigant professionnel; catégorie T.A., le 1.8.61. Permis spécial de la Confédération suisse du 20.7.1961.

Heures de vol

- Au total : 550 h environ - 0 h de nuit
- Dans les quatre mois précédant de l'accident :
 - Mai 1961 : 1 h 20
 - Juin 1961 : 12 h 30
 - Juillet 1961 : 4 h 30

Août 1961 : 14 h 20

- Sur le type d'aéronef accidenté: 12 h 07 dont 26 atterrissages
- Dans les deux mois précédant l'accident: 11 h 47
- Dans les 48 h précédant l'accident : 4 h 50

Nombre de casses : néant

Déroulement de la carrière aéronautique:

- Pilote privé à l'Aéro-Club AIR France
- Pilote de l'A.L.A.T. à Dax, puis en opération en Algérie,
- Stage de pilote des glaciers à Sion en Suisse; 123 atterrissages sur 7 glaciers différents.

RENSEIGNEMENTS SUR LE MATERIEL

Propriétaires : PILATUS (Société de construction aéronautique suisse) STANS - Suisse -

Exploitant : Société AIR-ALPES - Aéroport de Chambéry - Aix-Bains - Aérogare Civile - Voglans par le Viviers du Lac, Savoie.

L'appareil HB-FAZ a été loué par la Société PILATUS à la Société AIR-ALPES en attendant que cette dernière reçoive la livraison du PILATUS TURBO PORTER (à turbine Astazou) qu'elle a commandé.

La Société AIR ALPES a été agréée par arrêté du Ministre des Travaux publics et des Transports du 15.7.1961.

a) Planeur :

Constructeur : PILATUS - Type : PORTER - n° de Série: 343

Immatriculation: HB-FAZ - Certificat de l'Office Fédéral Suisse de l'Air du 20.2.1961

Navigabilité: Certificat de l'Office Fédéral de l'Air du 20.7.1961

Catégorie: Tourisme et travail aérien

Visite prévol: effectuée le 2.9.1961 à 5 h 30 locale sur l'aéroport de Chambéry.

Temps d'utilisation :

- Depuis fabrication: 192 h 39
- Depuis la dernière révision périodique: 16 h 17 (révision de 200 h effectuée à 176 h 22 par la Société PILATUS)
- Pas de révision générale

Accidents antérieurs: Néant

b) Groupe motopropulseur: monomoteur

Constructeur: Lycoming

Type et puissance: G.S. O 480 de 340 MP à compresseur

Numéro de série du livret-moteur: 1261

Temps de fonctionnement total: 192 h 39

Depuis la dernière révision périodique: 16 h 17 (pas de révision générale)

c) Hélice:

Constructeur : Hartzell

Type : HC 83 20 - 1 B -

N° de série : S 121

Temps de fonctionnement: total, 192 h 39 Depuis la dernière visite périodique: 16 h 17 -

- Instruments de pilotage et de navigation

Equipement radio (sans objet)

- POIDS et CENTRAGE

Aucun devis de poids n'a été établi par l'équipage pour le vol considéré. La situation au point de vue chargement était la suivante au départ de Chambéry:

- Equipage 2 personnes : 150 kg
- Essences : plein complet : 280 kg
- Equipement de montagne : 30 kg
- sac au dos comprenant : 1 paire de raquettes, des crampons, 60 m de corde, 2 bouteilles d'oxygène, 4 paires de

	chaussures, 1 paire de
	skis, etc..
- 3 sièges gauches enlevés :	- 15 kg
- skis de l'avion :	+ 90 kg
- poids à vide équipé :	<u>+ 1125 kg</u>
soit...	1660 kg,
pour un poids maximum autorisé de 1960 kg	

Au moment de l'accident, l'aéronef, après 3 h 20 de vol environ, devait normalement avoir consommé la moitié au moins du carburant emporté, soit 140 kg environ.

Le poids au décollage devait être de l'ordre de 1520 kg, à +- 20 kg près.

Compte tenu de la répartition possible de chargement à bord, l'aéronef devait se trouver à coup sûr dans les limites de centrage autorisé en centrage avant. Selon les abaques donnés dans le manuel d'utilisation ce centrage peut être estimé entre 15 et 17 pour une plage de 10 à 34.

O

O O

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

L'enquêteur n'a pu se rendre sur les lieux de l'accident qui sont pour lui inaccessibles sans l'aide d'un hélicoptère ou d'un avion de montagne. Ce qui suit a été établi en tenant compte des déclarations de l'équipage et des éléments fournis par le groupement spécialisé de gendarmerie de Haute Montagne de Chamonix qui a pu se rendre sur les lieux environ 1 h après l'accident grâce, à un hélicoptère Alouette.

Préambule : La Société AIR ALPES a pour but d'établir des liaisons aériennes en montagne:

- liaisons entre de grandes agglomérations et les stations de montagne;
- liaisons entre les stations de montagne;
- transport de passagers et de matériel en haute montagne (atterrissages sur glaciers).

A cette fin, elle a commandé l'appareil PILATUS TURBO PORTER dont un exemplaire doit lui être livré fin septembre 1961.

En attendant cette livraison, elle avait loué à la Société PILATUS le PILATUS PORTER HB-FAZ, notamment pour expérimenter des emplacements d'atterrissage.

Dans la semaine précédant le 15 août, les Messieurs sont allés reconnaître un certain nombre d'emplacements d'atterrissage en haute montagne.

Ils ont ensuite demandé au Préfet de la Haute-Savoie l'autorisation de les utiliser à titre expérimental. Cette autorisation leur a été délivrée par arrêté préfectoral n° 61 du 24 août 1961.

Nota: Ils avaient contracté une assurance couvrant notamment les risques inhérents à l'utilisation expérimentale de telles plates-formes.

Le 2 septembre au matin, ils ont entrepris le vol expérimental au cours duquel s'est produit l'accident.

Vol du 2 septembre:

L'aéronef a décollé de l'Aérodrome de Chambéry - Aix-les-Bains vers 5 h 50 locales. L'appareil était muni de skis et emportait le plein de carburant. L'équipage: Deux Messieurs avaient revêtu chacun la tenue de montagne et emportaient à bord tout un équipement de montagne. Avant le départ, ils avaient remis au Commandant de l'aérodrome un programme du vol projeté, afin de permettre le déclenchement et l'orientation des recherches éventuelles.

Le vol s'est déroulé de la façon suivante:

a) Pilote 1

Atterrissage au Col Infranchissable à 06 h 40 locales. Décollage à 07 h 18 et nouvel atterrissage à 07 h 22. Départ du Col Infranchissable à 07 h 28 pour le glacier du Tour où l'appareil se pose à 07 h 50. Après l'atterrissage le pilote 2 prend la place de pilote 1 aux commandes.

b) Pilote 2

L'aéronef effectue deux vols locaux au glacier du Tour puis vers 08 h 10 décolle pour le Dôme du Goûter. Il attend la

dissipation d'une légère nébulosité locale et se pose vers 08 h 40. Après 10 minutes d'attente environ, moteur constamment en marche, le pilote met les gaz et aligne l'aéronef dans le sens de la pente favorable puis entreprend le décollage en direction de 2 crevasses distantes de 150 mètres environ (chiffre donné par le Groupement Spécial de Gendarmerie). L'appareil ne peut atteindre une vitesse suffisante pour s'arracher du sol avant les crevasses. Il heurte du train successivement les lèvres inférieures des deux crevasses, qui font saillie au-dessus du profil moyen du glacier. L'avion s'écrase sur le ventre. L'équipage légèrement blessé et contusionné quitte l'épave par les issues de secours. Un gendarme qui se trouvait à l'Aiguille du Midi assiste à l'accident et donne l'alerte par radio. Le Groupe spécial de Gendarmerie de Haute-Montagne envoie sur les lieux un hélicoptère Alouette. Dès qu'il a rejoint les lieux habités l'équipage avertit l'Aérodrome de CHAMBERY/AIX-les-BAINS de l'accident.

Il faut noter que l'équipage avait pris beaucoup de soins à préparer le vol et n'a décollé qu'après s'être assuré qu'il régnait sur le Massif du Mont-Blanc des conditions météorologiques favorables. De plus, il avait déposé un programme de son vol de façon à faciliter les recherches éventuelles.

CAUSES DE L'ACCIDENT

Les causes profondes de l'accident n'ont pu être établies, notamment à cause du fait qu'une enquête sur les lieux était impossible (voir étude jointe).

L'Ingénieur des Travaux de la
Navigation Aérienne
Enquêteur de Première
Information

L'Ingénieur de la Navigation Aérienne
Chef du District Aéronautique Rhône-Alpes