



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

## concernant l'accident

de l'avion Pilatus Porter HB-FDU

survenu le 3 mai 1970

au Glacier de Tsanfleuron/VS

## Séance de la commission

5 octobre 1972

L'enquête préalable a été close le 18 juillet 1972 par la remise du rapport d'enquête du 6 juillet 1972 au président de la commission.

### Déroulement du vol

Dans le cadre de l'activité d'Air Glaciers S.A., Sion (transport aérien non régulier), le pilote décolla de Sion le dimanche 3 mai 1970 à 1327 h HEC avec l'avion Pilatus Porter HB-FDU, ayant à son bord 7 skieurs à destination du glacier de Tsanfleuron.

Immédiatement avant l'atterrissage en direction 240°, le pilote aurait ressenti de fortes vibrations. L'avion se cabra un instant puis, d'une hauteur d'environ 3 m, tomba sur son ski gauche et la jambe gauche du train d'atterrissage se brisa. Sur quoi l'avion glissa vers la gauche.

A 1339 h et à environ 150 m du point de contact du train d'atterrissage avec le glacier, l'avion s'arrêta (coordonnées 583.060-130.180, 2820 m/M), la turbine tournait encore, toutefois sans l'hélice et son réducteur. Au cours de l'atterrissage le pilote avait observé que des morceaux d'hélice se détachaient.

### Dommmages

Le pilote et les 7 passagers sont indemnes, l'avion est gravement endommagé. Pas d'autres dommages.

### Faits établis

Le pilote, né en 1935, pilote, était titulaire d'une licence en cours de validité et habilité à effectuer des atterrissages en montagne à titre professionnel. Son expérience aéronautique comportait 3600 heures de vol dont 1900 sur Pilatus Porter ; au cours des 90 derniers jours, 95 heures, dont 25 sur Pilatus Porter. Rien ne laisse supposer que le pilote n'ait pas été en bonne santé au moment de l'accident. Les dossiers de l'Office fédéral de l'air mentionnent divers incidents et infractions

aux prescriptions légales.

L'avion Pilatus Porter HB-FDU était accompagné de certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation. L'enquête ne révéla aucun indice selon lequel l'hélice ou l'avion aurait présenté des défauts au cours du vol qui précéda l'accident. Plusieurs parties de l'hélice ne réapparurent que trois mois plus tard. Les trois pales présentaient toutes les mêmes caractéristiques de déformation et les mêmes empreintes causées par la rupture des pignons de commande dans les pieds de pales. Les déformations constatées également aux points d'attache du moteur ainsi qu'à la cloison pare-feu confirment l'hypothèse d'un contact intempestif de l'hélice avec la neige du glacier. Les traces produites par l'avion, effacées par celles de l'équipe de secours, ne purent être reconstituées.

La situation météorologique était caractérisée par une nébulosité de 2/8 avec base à 1600 m/M et sommet à 2500 m/M et 5/8 avec base à 4000-5000 m/M, visibilité supérieure à 20 km, mais faible contraste de relief sur les surfaces enneigées, le soleil étant haut. Le vent au pied de la Becca d'Audon soufflait de 340°-360° ou de 060°-080° à la force de 20 nœuds, pointes à 30 nœuds. Turbulence irrégulière, parfois forte. Température -2°C, humidité relative 80 %. Pas de givrage de cellule. Pression atmosphérique 1021 mb (QNH).

Soleil : élévation 55°, azimut 210°.

### Conclusion

La commission arrive à l'unanimité à la conclusion suivante : L'accident est dû à une erreur d'appréciation de distance par le pilote, en raison de l'éclairage diffus.

Emmen, le 5 octobre 1972

Etabli le 11 octobre 1972