



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

concernant l'accident

de l'avion Cessna 172 HB-CBN

survenu le 8 juillet 1972

au Val Resa/TI

Séance de la commission

15 décembre 1972

L'enquête préalable a été close le 31 octobre 1972 par la remise du rapport du 25 septembre 1972 au président de la Commission.

DEROULEMENT DU VOL

Le samedi 8 juillet 1972, le pilote effectue un vol privé Ecuwillens-Ascona en compagnie de trois passagers à bord du Cessna 172 HB-CBN. Comme il ne dispose que d'une expérience aéronautique restreinte, il a demandé à l'un des passagers totalisant 96 heures de vol, mais dont la licence de pilote privé est échue, d'assurer la navigation.

Environ à 1300 h HEC, il décolle de la piste 17 de l'aérodrome d'Ascona pour le vol de retour. Après l'envol, le pilote dégage à droite, puis effectue un large virage à gauche en montée au-dessus du lac Majeur jusqu'à l'entrée du Val Verzasca (voir annexe). Poursuivant sa route en direction du NW, le pilote s'engage à faible hauteur, toujours en vol de montée, dans un petit vallon étroit et sans issue qu'il croit déboucher sur le Val Maggia. Constatant son erreur alors qu'il est trop tard pour faire demi-tour, le pilote laisse choir l'avion en perte de vitesse dans les arbres sur le versant SW du vallon.

Retenu par des branches, l'appareil s'immobilise en position horizontale, le nez contre la pente, à 1310 h environ, à une altitude de 1000 m/M.

DOMMAGES

Le pilote est légèrement blessé, les trois passagers sont indemnes. L'avion est détruit. Les dégâts à la végétation sont insignifiants.

FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1947, était détenteur d'une licence valable de pilote privé et habilité à effectuer le vol projeté. Son expérience de vol totale était de 40 heures environ, dont 5.21

sur le type en cause, ces dernières dans les trois mois précédant l'accident.

L'avion était accompagné de certificats de navigation et d'admission à la circulation valables et l'enquête n'a révélé aucune déficience technique préexistante. Le poids et la position du centre de gravité se trouvaient dans le domaine admissible au moment de l'accident.

Les conditions météorologiques suivantes régnaient dans la région de l'accident : nébulosité 1 à 3/8 Cu avec base à 2500 m/M, visibilité 20 km, vent faible variable, température 28°C à Ascona et 24°C à 1000 m/M.

A l'aller, la navigation avait été assurée par l'un des passagers ; pour le vol de retour, la répartition des tâches à bord n'avait pas été clairement définie et aucun cheminement précis n'avait été établi.

DISCUSSION

Le pilote, conscient de son expérience modeste, avait demandé à un collègue quelque peu plus expérimenté de se charger de la navigation du vol aller. Ce fait ne le dispensait pas de se consacrer également lui-même à cette tâche aussi bien pour la préparation du vol que pour son exécution. Le vol de retour n'a pas fait l'objet d'une préparation adéquate, ce qui favorisait des erreurs de navigation.

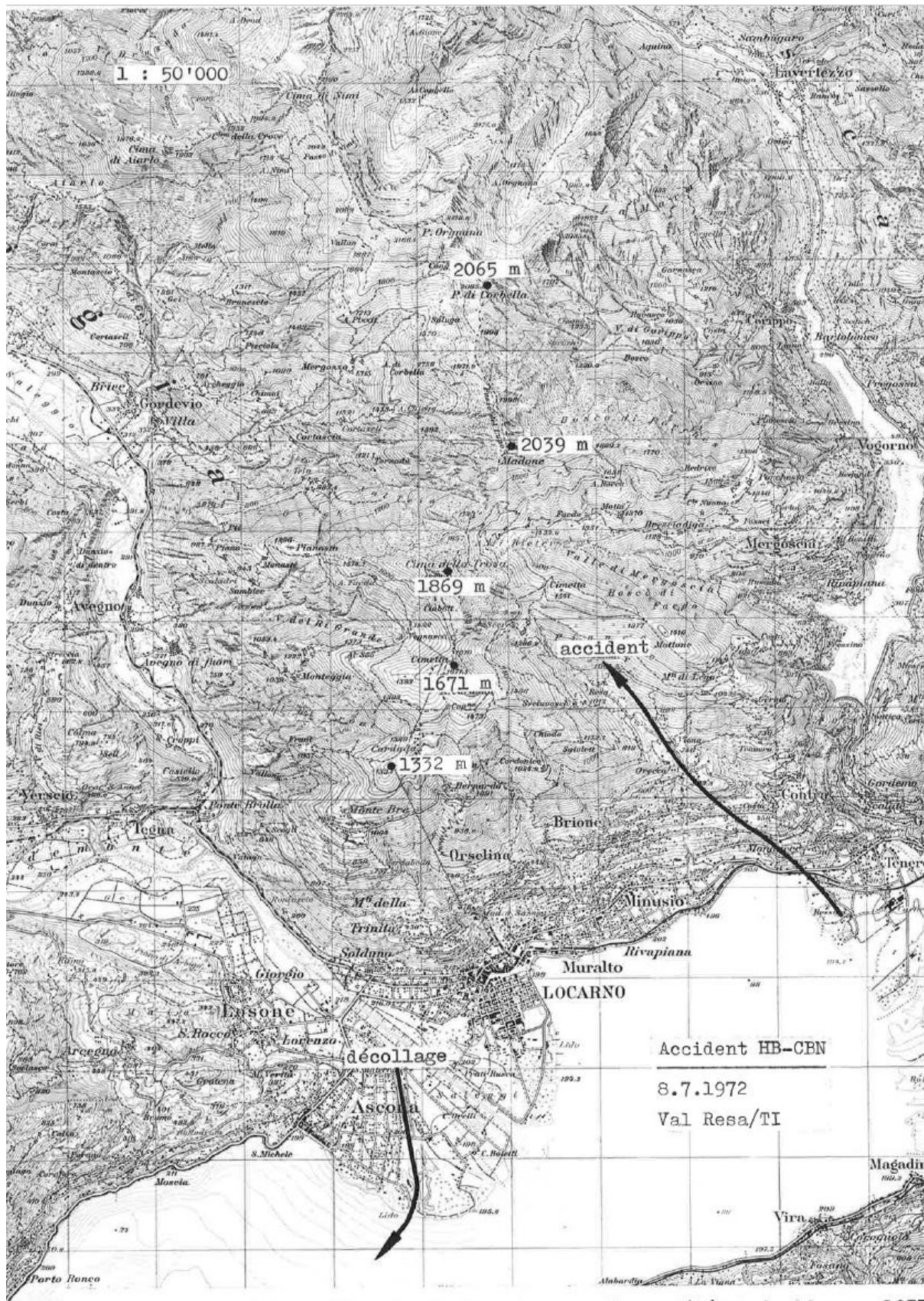
La tactique de vol appliquée par le pilote, consistant à entrer à faible hauteur dans un vallon qui lui était inconnu, était également inadéquate, puisqu'elle privait le pilote de toute marge de manœuvre et l'a finalement empêché de faire demi-tour lorsqu'il a constaté son erreur de navigation.

CONCLUSION

La commission conclut à l'unanimité : l'accident est dû à une hauteur de vol insuffisante pour assurer la marge de manœuvre nécessaire lors d'évolutions en montagne et à une préparation insuffisante du vol.

Berne, le 15 décembre 1972

Etabli le 29 décembre 1972



Reproduit avec autorisation du Service topographique fédéral du 12 mars 1973