



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

concernant l'accident

du planeur Slingsby Skylark 3 F HB-665

survenu le 9 juillet 1972

au Val de Morgins/VS

Séance de la commission

26 janvier 1973

L'enquête préalable a été close le 16 novembre 1972 par la remise du rapport du 19 septembre 1972 au président de la commission.

1. DEROULEMENT DU VOL

Le dimanche 9 juillet 1972 à 1205 h (HEC) décolle aux commandes du planeur Slingsby Skylark 3 F HB-665 de l'aérodrome de Bex pour un vol d'entraînement dans la région de Morgins. Le convoi de remorquage monte en survolant Vionnaz et Troistorrents et pénètre dans le Val de Morgins par le versant nord. Les deux pilotes constatent une forte turbulence. Probablement à la suite d'une rafale, le crochet automatique du planeur s'ouvre et le HB-665 se trouve largué à 4 km environ au NW de Troistorrents à une altitude de 1925 m.

Le pilote poursuit son vol en direction de Morgins, descendant de 3,5 m/s en moyenne. Environ 2 km en aval de Morgins, il met cap au sud, survolant le versant sud de la vallée jusqu'à l'entrée du Val d'Illiez, où il arrive à l'altitude de 1520 m. Longeant la pente à faible hauteur, il regagne de l'altitude à 0,3 m/s en moyenne et se dirige, en vol de pente, vers l'intérieur du Val de Morgins le long de la crête sud.

Un témoin observant à la jumelle le planeur du versant nord de la vallée, le voit voler en direction SW légèrement au-dessous de la crête. Avant de passer sur une forêt, le planeur amorce un virage à droite, s'enfonce et disparaît aux yeux du témoin.

Le Skylark HB-665 touche de l'aile droite un groupe de sapins et s'abat à 1234 h sur un pâturage à 45°, à l'altitude de 1805 m.

2. DOMMAGES

Le pilote est grièvement blessé, le planeur détruit, les dégâts au sol sont insignifiants.

3. FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1947, était en possession d'une licence de

pilote de planeur valable, établie le 23.6.1972. Son expérience aéronautique totale était de 23 h 28, dont 3 h 13 sur le type en cause. Dans les trois derniers mois, il avait effectué 11 h 47, dont 3 h 13 sur le HB-665.

L'enquête n'a révélé aucun indice permettant de supposer que le pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

Les dossiers de l'Office fédéral de l'air ne font état d'aucun accident, incident ou infraction à la réglementation aérienne.

L'avion était en état de vol et admis à la circulation.

L'enquête n'a révélé aucun indice d'une insuffisance technique. Le largage intempestif, en particulier, n'a pas été causé par une défectuosité du crochet.

Selon le bulletin de l'Institut suisse de météorologie, la situation était caractérisée par un faible foehn sur le versant nord des Alpes. Une zone orageuse approchait lentement du SW. La nébulosité totale était de 6/8, dont 2/8 d'altocumulus à 4000 m/M. La visibilité était de 20 km. Le bulletin mentionnait des turbulences locales d'origine thermique.

4. ANALYSE

Le largage intempestif au NW de Troistorrents n'est pas la cause de l'accident, l'altitude étant alors, comme par la suite du vol, suffisante pour regagner l'aérodrome de départ sans difficulté.

L'abattée effectuée par le planeur et ayant entraîné la collision avec des arbres peut avoir été causée par une vitesse de vol insuffisante en regard de la turbulence régnant à ce moment.

5. CAUSES

L'accident est probablement dû à une perte de vitesse consécutive à une vitesse de vol insuffisante dans les conditions de vol considérées.

Berne, le 26 janvier 1973

Etabli le 26 janvier 1973