



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

concernant l'accident

de l'avion Stinson 108-2 "Voyager" HB-TUR

survenu le 17 février 1974

à l'aéroport de Sion

Procédure sommaire

BUREAU FEDERAL D'ENQUETE SUR LES
ACCIDENTS D'AERONEFS

R A P P O R T D ' E N Q U E T E

AERONEF Avion Stinson 108-2 „Voyager“ HB-TUR
EXPLOITANT privé
PROPRIETAIRE " "

PILOTE Année de naissance 1946
LICENCE Pilote privé
HEURES DE VOL

| | |
|-------------------------------|--|
| TOTAL 207:34 | AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 15:59 |
| TYPE EN CAUSE 20:47 | AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 15:59 |

LIEU Aéroport de Sion (piste principale 08)
COORDONNEES - - - **ALTITUDE** 482 m
DATE ET HEURE 17 février 1974 à 1519 h HEC

TYPE D' UTILISATION privé
PHASE DU VOL atterrissage - prise de contact
NATURE DE L' ACCIDENT perte de maîtrise

TUES ET BLESSES

| BLESSURES | EQUIPAGE | PASSAGERS | AUTRES |
|----------------------|-----------------|------------------|---------------|
| MORTELLES | | | |
| NON MORTELLES | | | |
| NEANT | 1 | 3 | |

DOMMAGES A L'AERONEF

dégâts importants (aile gauche, train d'atterrissage gauche, fuselage)

AUTRES DOMMAGES

revêtement de la piste endommagé

DEROULEMENT DU VOL

Le pilote avait décollé le dimanche 17 février 1974 à 1425 h de l'aérodrome de la Côte pour effectuer aux commandes de l'avion Stinson 108-2 HB-TUR un vol privé avec trois passagers à destination de Sion.

Dans la région de Martigny, le pilote prit contact avec la tour de l'aéroport de Sion qui lui indiqua la piste en usage (piste principale 08). Environ 10 km en aval du terrain, il reçut l'autorisation d'effectuer une approche directe puis, dans la phase finale de l'approche, le dernier vent (15 nœuds dans l'axe). Au passage du début de la piste qu'il franchit volets sortis, le pilote remit des gaz afin d'allonger quelque peu la trajectoire. A l'issue de l'arrondi, l'avion atterrit apparemment trois points, puis rebondit légèrement.

Le pilote a rapporté qu'à ce moment, l'aile droite s'est soulevée et que le nez de l'appareil s'est orienté vers la gauche. Il effectua les corrections qu'il jugea opportunes, mais ne parvint pas à redresser complètement l'avion qui retomba sur la roue gauche et amorça, après une course d'environ 70 m, un cheval de bois à droite, au cours duquel l'extrémité de l'aile gauche toucha le sol et la jambe gauche du train s'escamota sous le fuselage.

L'avion s'est immobilisé sur la piste au cap approximatif de 130°, 7 m à droite de la ligne médiane, au travers de la voie d'accès 4, à 450 m du seuil de piste décalé 08.

Les occupants, indemnes, ont évacué l'épave par leurs propres moyens.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence valable de pilote privé. L'enquête n'a mis en évidence aucun indice permettant de supposer qu'il n'était pas apte au vol 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.

Le pilote avait effectué son écolage de base sur avion à train tricycle. Sur avions à roulette de queue, il totalisait 304 atterrissages dont 7 sur piste en dur. Sur le type en cause, il avait effectué 42 atterrissages dont 2 sur piste en dur.

- L'avion était accompagné de certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation.

L'enquête n'a pas révélé d'insuffisances techniques.

Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.

- Les conditions météorologiques qui régnaient à l'aéroport de Sion étaient les suivantes :

temps ensoleillé, 2/8 As à 2300 m, vent 15 nœuds du secteur ENE, visibilité supérieure à 10 km, légers remous dans les basses couches, température +12°C, QNH 1008 mb, piste sèche.

ANALYSE

Bien que le vent signalé par la tour ait pu varier quelque peu en direction et en force pendant la dernière phase de l'approche et surprendre le pilote au cours de sa manœuvre d'atterrissage, les conditions météorologiques n'étaient pas critiques.

La cause de l'accident doit être recherchée essentiellement dans une utilisation inadéquate des gouvernes ou des freins - sans qu'il soit possible, a posteriori, de définir exactement l'erreur commise - imputable en partie au manque d'expérience du pilote aux atterrissages sur piste en dur avec avion à roulette de queue.

CAUSES DE L'ACCIDENT

- Utilisation anormale des commandes de vol ou de freins
- év. non compensation du vent

Berne, le 27 février 1974

L'enquêteur

Approuvé lors de la séance du 2 mai 1974 de la Commission fédérale d'enquête en cas d'accidents d'aéronefs.