



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

concernant l'accident

de l'avion Piper PA-18-180 HB-OPV

survenu le 13 mai 1972

au Glacier du Trient

L'enquête préalable a été close le 16 septembre 1974 par la remise du rapport du 24 juillet 1974 au président de la commission.

DEROULEMENT DU VOL

Le samedi 13 mai 1972, le pilote décolle à 9-45 h HEC de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette à bord du Piper PA-18-180 HB-OPV, en emmenant son épouse, pour un vol privé comportant un atterrissage sur le glacier du Trient.

Les renseignements météorologiques que le pilote a obtenus téléphoniquement de la météo de Genève sont : "visibilité bonne, vent de 10-15 kt au maximum du secteur SW, température à 10'000 ft -5° ... -10°C." D'autre part, le pilote a appris qu'un pilote venant de rentrer du Mont-Rose confirmait que les conditions météorologiques dans la région du Trient sont bonnes et conseillait, au vu des conditions d'enneigement, un atterrissage "lancé" sur la partie supérieure du glacier.

Le pilote survole trois fois la place d'atterrissage choisie, au haut du glacier, puis atterrit à 10.25 h. L'avion laisse sur la neige une trace estimée par le pilote à 150 m de long. En fin de course, la neige fraîche empêche l'avion de virer complètement en position de décollage ; il s'immobilise avec un angle de 45° environ par rapport à l'axe d'atterrissage. En le plaçant dans l'axe avec l'aide de son épouse, le pilote constate que la couche de neige fraîche atteint 30 à 40 cm.

Le pilote effectue un contrôle normal de l'avion en faisant tourner le moteur, en vue du retour à Lausanne. Il laisse le réglage du mélange dans la même position qu'en approche, l'estimant optimal pour un décollage à cette altitude (3'000 m/M).

Le décollage a lieu cap au nord, le moteur accélérant normalement et les volets étant d'abord en position de décollage. Après une certaine distance, le pilote sort les volets au maximum, mais l'avion ne décolle pas. Ayant interrompu la tentative de décollage après 300 à 400 m, le pilote descend de l'avion pour reconnaître à pied le reste de la distance disponible pour l'envol. Il estime que la couche de neige fraîche n'est plus que de 5 à 7 cm à cet endroit et que la

tentative peut être renouvelée sans grand risque. Après avoir vérifié à nouveau les skis, il remonte avec l'avion de 150 m environ afin de gagner de la distance sur le glacier presque horizontal. Au départ de la seconde tentative, 500 m sont disponibles.

Arrivant dans les séracs, l'avion survole une première crevasse de 7 m de largeur environ ; le ski arrière heurte un sérac, ce qui fait basculer l'appareil dans une crevasse, où il s'immobilise 30 m plus bas, à 11.20 h.

DOMMAGES

Le pilote et sa passagère sont grièvement blessés. L'avion est gravement endommagé.

FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1929, était détenteur d'une licence valable de pilote privé avec extension pour les atterrissages en montagne. Son expérience de vol à moteur était de 210.04 h, dont 23.33 h et 285 atterrissages sur glacier à bord du type en question. Au cours des trois derniers mois, il avait accompli 6.04 h, dont 2.27 h et 26 atterrissages sur PA-18. Il avait atterri plus de 60 fois sur le glacier du Trient, dont 25 fois, à titre d'entraînement, le 27 avril 1972.

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

L'avion était en état de vol et admis à la circulation. Au moment de l'accident, le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites admissibles. L'enquête n'a révélé aucune défectuosité technique en rapport avec l'accident.

Selon l'Institut suisse de météorologie, les conditions météorologiques dans la région du Trient au moment de l'accident étaient les suivantes : Nébulosité : 1 à 3/8 eu avec base vers 2'000 m/M ; au-dessus, 7 à 8/8 es avec base à 6'500 m/M. Vent : S, 10 kt à 3'000 m/M. Visibilité météorologique : 20 à 40 km.

La tentative de décollage s'est déroulée cap au nord, par vent du S-SW sur une couche de neige allant de 30-40 cm sur le haut du glacier à 5-7 cm dans la partie inférieure.

L'accident a eu lieu au bas du Plateau du Trient. Altitude : 3'000 m/M, coordonnées : 568'400/094'800 (voir carte nationale de la Suisse, feuille 282, Martigny).

ANALYSE

Disposant d'une expérience modérée d'atterrissage sur glacier, le pilote a estimé les conditions de décollage de façon trop optimiste. En se limitant à une distance disponible de 500 m, après une première tentative infructueuse, le pilote a sous-estimé l'influence défavorable de l'enneigement, du vent et de la déclivité décroissante du glacier en fin de course. De ce fait, l'avion n'a jamais atteint une vitesse suffisante pour décoller avec sécurité.

Après un premier échec, un décollage à charge réduite aurait permis de mieux apprécier les conditions régnant effectivement.

L'utilisation faite par le pilote des volets d'atterrissage n'était pas adéquate.

CAUSES

L'accident est dû au fait que l'avion n'a pas atteint une vitesse suffisante au cours d'un décollage sur glacier par conditions d'enneigement, de vent et de déclivité défavorables.

Berne, le 6 décembre 1974