



R A P P O R T F I N A L

concernant l'accident survenu le 24 avril 1976  
au Cessna 177 HB-CDV, au lieu-dit "Tête du Parmelan"  
Commune de Dinghy Saint Clair (Haute Savoie)  
France

établi par  
SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS  
INSPECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE  
Bureau "Enquêtes-Accidents"  
Paris/France

## I - SYNOPSIS

Date de l'accident : Avion :  
Samedi 24 Avril 1976 vers 16 H 50 TU <sup>1</sup> Cessna 177 HB-CDV

Emplacement de l'épave : Propriétaire et Exploitant :  
lieu-dit "Tête du Parmelan" privé  
commune de DINGKY St CLAIR  
(74)

Nature du vol : Occupants de l'avion :  
Aviation générale (tourisme) 1 pilote  
2 passagers

### Résumé de l'accident :

Au terme d'un voyage sous plan de vol V.F.R., TUNIS - GENEVE, le pilote commence sa descente dans la couche. L'avion subit probablement un givrage intense qui provoque l'arrêt du moteur et perturbe les communications radio. Il accroche le sol enneigé à 1600 m d'altitude.

### Conséquences :

Personnel	Matériel	Chargement	Tiers
3 morts	Avion détruit	récupéré par les sauveteurs	néant

## II - INVESTIGATIONS TECHNIQUES

### 2.1. Déroulement du vol

Le 24 Avril 1976, à l'escale d'AJACCIO (Corse) lors d'un voyage TUNIS-GENEVE, le pilote du HB-CDV, est informé des très mauvaises conditions météorologiques sur les ALPES et à GENEVE, son point de destination ; malgré ces conditions très

---

<sup>1</sup>) Les heures mentionnées dans ce rapport sont exprimées en temps universel. Pour obtenir l'heure légale, en vigueur à l'époque, il convient de les majorer de 2 heures pour la France et de une heure pour la Suisse.

défavorables et contre les avis qui lui sont donnés, il part d'AJACCIO pour GENEVE sous plan de vol VFR (obligatoire pour traverser une frontière).

Le vol se poursuit normalement au niveau 155, les communications sont de bonnes qualités et le pilote assure correctement sa navigation.

Marseille-Information lui donne l'autorisation de transfert sur Genève-Information à 16 H 26, sensiblement à la verticale de CHAMBERY.

L'avion entame alors sa descente et le pilote se renseigne sur les conditions de vol rencontrées aux environs du Lac Léman et à l'aérodrome de SION.

A 16 H 48, sur un appel de GENEVE, l'émission de l'avion a une brève interruption, puis reprend très affaiblie : le HB-CDV s'annonce en descente au niveau 65 ; c'est la dernière communication reçue.

Après plusieurs demandes des autorités françaises formulées dans la soirée du 24 Avril, l'Administration Suisse déclenche la phase de détresse le 25 Avril à 6 H 50 TU. Malgré l'ampleur des moyens aériens et terrestres mis en œuvre par très mauvaises conditions météorologiques, l'avion n'est pas retrouvé et les recherches doivent être arrêtées au bout de trois jours.

## 2.2. Conséquences pour les personnes

	Membre d'Equipage	Passagers	Autres personnes
Mortellement blessé	1	-	-
Blessé non mortellement	-	2	-
Indemne	-	-	

L'avion n'a été retrouvé, fortuitement, par un avion de l'Aéro-Club d'ANNECY que le 17 Mai, soit trois semaines après l'accident.

Les passagers avaient respectivement survécu quatre et huit

jours avant de succomber.

### 2.3. Dommages à l'aéronef

Avion détruit.

### 2.4. Autres dommages

Quelques arbres cassés dans une zone domaniale de montagne.

### 2.5. Renseignements sur les occupants

#### Pilote

Nationalité : Suisse

Licence suisse de pilote privé délivré à BERNE le 8.7.59

Licence validée jusqu'au 21.11.76

Types d'avions autorisés : monomoteurs de moins de 2500 Kg  
pourvus de dispositifs spéciaux,  
volets d'atterrissage, hélice à pas  
variable, train d'atterrissage  
escamotable (10.12.71)  
  
bimoteur à pistons de moins de 2500  
Kg (10.12.71)

Le pilote n'avait pas de qualifications IFR et n'a jamais  
suivi un cours IFR.

Heures de vol : Total 555 H 45  
dont 20 H 15 au cours des deux mois  
précédents  
et 3 H 30 dans les 48 heures

#### Déroulement de la carrière aéronautique :

Les renseignements suivants proviennent des dossiers de  
l'Office Fédéral de l'Air à BERNE :

En 1960, à la suite d'un décollage imprudent de l'aérodrome de  
LAUSANNE, le pilote avait été interdit de vol à l'aéro-club de  
Suisse (section Vaudoise) pour une période de 2 mois. D'autres  
imprudences avaient provoqué une interdiction de vol sur  
l'aérodrome de LAUSANNE.

En 1961, le pilote avait cassé un avion sur l'aérodrome de

MONTREUX. Basé depuis à l'aérodrome de BEX, il s'y comportait apparemment bien.

Il effectuait des vols sans visibilité et certains de ses amis qui avaient volé avec lui le croyaient titulaire d'une licence IFR, Les renseignements recueillis donnent à penser qu'il avait établi pour son usage personnel une procédure de percés IMC sur le lac Léman ; connaissent la hauteur de la couche sur le lac, il passait FROIDEVILLE sur le radial 180, puis à l'intersection du radial 90 de SAINT PREX il perçait sur le lac à ce radial et continuait VMC sur GENEVE ou BEX.

Le pilote volait beaucoup, propriétaire de deux avions il faisait des voyages d'agrément ou d'affaires. En particulier, il a effectué plusieurs voyages en bimoteur jusqu'au GROENLAND avec un pilote IFR expérimenté qui considère le pilote comme un bon pilote et un bon navigateur.

#### Passagers

Tous deux de nationalité suisse

A la connaissance des enquêteurs, ils n'avaient l'un comme l'autre aucune compétence en matière aéronautique.

#### 2.6. Renseignements, sur l'aéronef

Propriétaire : privé

##### a) Planeur

Constructeur :	CESSNA
Type :	177 B n° de série : 177.02110
Certificat d'Immatriculation :	N 3915/A/2 du 19.11.74
Certificat de Navigabilité :	n° 3915/D/1 du 6.1.75
Certificat d'Exploitation Privée :	n° 3915/B/1 du 6.1.75
Certificat d'admission à la circulation :	n° 3916/C/4 du 6.1.75
Certificat de bruit :	n° 3915/F/1 du 6.4.



## DEVIS DE POIDS ET CENTRAGE

L'avion était chargé de trois personnes : deux aux places avant, une en place arrière et quelques bagages ne dépassant pas 80 kilos.

Une telle répartition ne pose pas de problème de centrage.

### 2.7. Conditions météorologiques

On trouvera en annexe la déclaration du météorologiste d'AJACCIO

Le pilote avait donc été avisé :

- a) de l'altitude du sommet de la couche 5500 m
- b) de l'existence de givrage et turbulence sévères
- c) de risques d'orage avec neige

Toutes conditions pour lesquelles le prévisionniste avait déconseillé le vol.

Les observations ultérieures ont confirmé la validité de la prévision faite à AJACCIO.

### 2.8. Aides à la navigation

Aucune interruption de fonctionnement des aides à la navigation n'a été signalée dans la région survolée. Elles ne sont pas en cause pour cet accident.

### 2.9. Télécommunications

La qualité des échanges radio a été satisfaisante avec tous les organismes français de la Circulation Aérienne avec lesquels l'avion a été en liaison.

On trouvera en annexe la transcription des communications avec Genève-Information.

Le dernier message de l'avion a une interruption franche de 1 seconde comme si le pilote avait interrompu sa communication. Elle reprend ensuite très affaiblie : le HB-CDV se signale "au niveau 65 bientôt par le travers de Passery". Ensuite, l'avion ne répondra plus.

Ce genre d'interruption fait penser à un arrachement de l'antenne : le premier silence correspondant au court-circuit

du coaxial au moment de l'arrachement, le rayonnement continuant ensuite très affaibli sur ce qui reste du coaxial. Compte tenu des conditions de givrage dans lesquelles se trouvait l'avion, le dépôt de givre aurait considérablement augmenté la force aérodynamique qui s'exerçait sur l'antenne au point de l'arracher. La partie supérieure de la cabine où elle étant implantée n'a pas été retrouvée lors des recherches des enquêteurs sur les lieux et, par conséquent, cette hypothèse n'a pu être confirmée.

On peut aussi penser que la diminution des signaux aurait pu être due à un masque provoqué par le relief, mais dans ce cas le pilote du 2035 qui était en vol n'aurait pas été affecté par ce phénomène. Or, ses observations au contrôleur montrent qu'il a, lui aussi, entendu cette atténuation brutale.

#### 2.10. Aérodromes et installations au sol

Aérodromes et installations au sol ne sont pas impliqués dans la cause de l'accident.

#### 2.11. Enregistreurs de bord

Les règlements internationaux n'imposent pas d'enregistreurs de bord sur des avions de cette catégorie et l'avion n'en était pas équipé.

#### 2.12. Epave

Le sol du plateau du Parmelan est constitué de lapiaz (roche calcaire très sculptée par les eaux de pluie) de couleur grisâtre.

Au moment de l'accident, il était recouvert d'une couche d'environ 1 mètre de neige ; ce qui ne change pas considérablement les conditions d'environnement de l'épave : sol blanc entouré de sapins.

L'épave est située près d'un bouquet de sapins qui empêche toute visibilité dans le demi secteur qui va du 150 au 330° environ, d'autre part la couleur de l'avion se confond avec la couleur du sol ; il a fallu une certaine persévérance au pilote de l'aéro-club d'ANNECY, car trois passages au moins ont été nécessaires pour s'assurer de la position de l'épave.



A l'endroit de l'impact, le sol est en légère déclivité dans le sens du vol.

L'avion a abordé le sol en descente, les arbres cassés pendant la descente montrent un léger arrondi en fin de course.

Après le premier pin coupé à environ 6 mètres du sol, on trouve :

- à 15 m le demi plan droit extérieur
- à 25 m la deuxième partie du plan droit et la partie gauchô de la gouverne de profondeur
- à 45 m un pin de 40cm de diamètre coupé à 1 mètre du sol
- à 50 m environ, la roue gauche, le plan gauche et le dessus de la cabine, le tout très déchiqueté
- à 55 m la partie principale de l'avion couché sur le côté gauche, le fuselage plié à 70° environ à sa partie inférieure au niveau de la cabine de pilotage

L'hélice encore fixée au moteur a ses deux pales tordues et les traces montrent qu'elle ne tournait pas.

Le plan des débris est donné en annexe.

Les positions des commandes et instruments de bord étaient les suivantes :

- Badin : sur 0
- Variomètre : sur 1 vertical
- Tachymètre : sur 0, Totaliseur : 176,7
- Altimètre : sur 4800 pieds - réglé à 1005 millibars
- Volets : sur 20° - commande volets sur "OFF"
- Horizon artificiel : détruit
- Indicateur de virage : au neutre
- Conservateur de cap : sur 340°
- V.O.R. - I.L.S. supérieur : QDM affiché 030 - les deux volets "Flag" sur "Off" (arrêt)
- V.O.R. inférieur : QDM affiché 030

- Pression essence : sur 0
- Pression-admission : sur 25 (pouces)
- Température carburateur : sur 0
- Génératrice : sur "On" (marche)
- Contact : sur "Off" (coupé), la clé a été retrouvée à proximité. (peut-être retirée par les sauveteurs)
- Eclairage tableau de bord : sur "Off"
- Eclairage radio : sur "On"
- Réchauffage Pitot : sur "On" (ouvert)
- Commande feux de bord NAV : sur "Off" (fermé)
- Commande feux anticollision BEACON : sur "Off"
- Commande feux à éclats STROBE : sur "Off"
- Dégivrage cabine : fermé
- Aération cabine : fermée
- Réchauffage carburateur : tiré et tordu (marche)
- Manette des gaz : poussée (plein gaz)
- Commande pas d'hélice : poussée (plein petit pas)
- Mixture : poussée (plein riche)

La position de ces quatre dernières commandes pourrait laisser supposer une tentative de dégivrage du carburateur.

- Manche côté gauche (pilote) : ne répond plus (fou)
- Manche côté droit : dur
- Sélecteur de carburant : 1 + 2

Les appareils de radio ont été retrouvés par les enquêteurs calés sur les fréquences suivantes :

- VHF 1 : 122,10 Mcs
- VHF 2 : 120,55 Mcs Marseille-Info.

La fréquence 122,1 est la fréquence de l'aérodrome de GRUYERE (Suisse) mais au moment de sa disparition l'avion était en liaison avec Genève- Information sur 121,0. On peut exclure une manipulation intempestive des sauveteurs, car sur la photo n° 5 du rapport de Gendarmerie apparaît la fréquence 122,0;

Les appareils de radionavigation sont calés sur les fréquences suivantes :

- VOR 1 113,9 Mcs VOR de St PREX
- VOR 2 115,1 Mcs VOR de FROIDEVILLE
- ADF sur 341 Balise de PASSERY  
indicateur bloqué sur 260

Ce plan de fréquences correspond à l'application de la procédure toute personnelle du pilote pour percer au-dessus du Lac Léman. Les deux indicateurs VOR sont tous les deux réglés sur 030 qui correspond à la route à suivre pour regagner FROIDEVILLE à partir de la position où a été retrouvé l'avion. Dans sa dernière communication, le pilote s'annonce d'ailleurs "bientôt travers de PASSERY", ce qui est exact et correspond à l'indication du radiocompas.

### 2.13. Incendie

L'accident n'a pas donné lieu à incendie. Le carburant utilisé était de l'essence aviation 130 d'indice d'octane comme l'indique le bon de livraison du dépôt d'essence d'AJACCIO.

### 2.14. Questions relatives à la survivance Recherches

#### 2.14.1.1. Déclenchement des recherches

L'avion avait été transféré à Genève-Information à 16 H 26, Il était dans une zone de responsabilité suisse du point de vue circulation aérienne. La dernière communication a eu lieu à 16 H 48, et la forme de celle-ci a inquiété le pilote du 2035 qui a commenté cette dernière avec le contrôleur suisse.

L'INCERFA a été déclenchée par le C.C.R. de GENEVE à 17 H 48, soit une heure après la dernière communication radio et une demi-heure après l'heure d'arrivée prévue au plan de vol. Dès 17 H 18, l'O.C.R. d' Aix-en-Provence avait été avisé de la perte de contact.

Sans nouvelle de l'avion, la DETRESFA aurait dû être déclenchée une heure plus tard, soit à 18 H 48. A 19 H 35, le C.C.S, de LYON qui sera chargé des recherches, car l'avion s'est vraisemblablement abattu sur le territoire français, demande au C.C.R. de MARSEILLE de téléphoner au C.C.R. de GENEVE pour connaître ses intentions ; on trouvera en annexe

la transcription de cette communication : le déclenchement de la DETRESFA est remis.

Compte tenu des circonstances, le C.C.S. de LYON décide de commencer la procédure "QUA" qui consiste à interroger tous les terrains susceptibles d'avoir reçu l'avion. L'ATC de GENEVE commence aussi la procédure "QUA".

Le lendemain 25 Avril à 5 H 35, une nouvelle communication téléphonique aura une réponse identique à celle de la veille, la procédure "QUA" n'ayant pas donné de résultats et restent sans nouvelle de l'avion, A 6 H 18 le C.C.R. de GENEVE confirme téléphoniquement au C.C.R. de MARSEILLE le déclenchement de la DETRESFA.

2.14.1.2. D'après la réglementation suisse, le déclenchement de la DETRESFA est du ressort du bureau SAR de l'Office Fédéral de l'Air à BERNE. Contacté par le C.C.R. de GENEVE, le responsable SAR a préféré surseoir au déclenchement de la DETRESFA car la nuit, de toute façon peu propice aux recherches, permettait de s'assurer que l'avion n'était pas posé sur un aéroport suisse.

Un tel délai a retardé d'environ douze heures la préparation des mesures liées au plan SATER de recherches terrestres.

On peut noter que le C.C.S. concerné était habilité à déclencher la DETRESFA au titre du § 5241 alinéa a et b de l'annexe 12 de l'O.A.C.I. (1)

- 1) 5.2.4.1 Lorsqu'une phase d'urgence sera déclarée au sujet d'un aéronef dont la position est inconnue, les dispositions ci-après seront applicables :
  - a) Lorsqu'un centre de coordination de sauvetage sera avisé d'une phase d'urgence et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'aura pris les mesures voulues, il prendra de sa propre initiative les dispositions spécifiées en 5.2 et confèrera avec les centres de coordination de sauvetage voisins afin de désigner un centre qui prendra immédiatement la responsabilité des opérations.
  - b) Sauf décision contraire prise d'un commun accord par

les centres de coordination de sauvetage intéressés, sera désigné le centre de coordination de sauvetage dont relève :

- la région dans laquelle se trouvait l'aéronef d'après son dernier compte rendu de position ;
- la région vers laquelle se dirigeait l'aéronef si sa dernière position signalée était à la limite de deux régions de recherches et de sauvetage ;
- la région dans laquelle l'aéronef se rendait, si cet aéronef n'est pas doté de moyens de communications bilatérales ou s'il n'est pas tenu de rester en liaison radio.

#### 2.14.2.1. Exécution des recherches

Pendant la matinée du 25 Avril, l'existence de la balise de détresse mentionnée au plan de vol était confirmée au C.C.S. de LYON-MONT-VERDUN qui décidait la mise en place d'un avion spécialisé dans la recherche de ce type de balise.

Le résultat du dépouillement du film radar de SATG1AS communiqué téléphoniquement au C.C.S. le 25 vers 11 heures situait le dernier écho dans le Nord de la ville d'ANNECY.

La seule zone peu urbanisée au Nord de cette direction est le Mont Salève où l'avion spécialisé va découvrir à la fin de la matinée du 25 une émission sur 121,5 Mhz caractéristique d'une émission de détresse ; elle provenait du Mont Salève au voisinage des relais de Télévision. Cette émission va décroître en puissance puis disparaître le 26 au soir comme l'aurait effectivement fait celle d'une balise de détresse.

Dans la matinée du 26 Avril, les conditions météorologiques empêchent toute recherche aérienne, et les recherches terrestres dans la région du Mont Salève ne donnent aucun résultat.

L'après-midi, les recherches aériennes et terrestres sont poursuivies dans la même zone car les témoignages reçus proviennent aussi de celle-ci. Dans la matinée du 27 Avril, le ratissage du Mont Salève par hélicoptère va se poursuivre sans résultat.

L'ordre d'arrêter les recherches aériennes va parvenir de PARIS en début d'après-midi (72 H de vol ont été exécutées), les jours suivants, on exploitera quelques témoignages jusqu'à la découverte fortuite de l'épave par un avion de l'Aéro-club d'ANNECY dans le Massif du PARMELAN le 17 Mai.

2.14.2.2. Le C.C.S. a été conforté dans ses décisions par deux faits qui se sont révélés inexacts ensuite :

1° le dernier écho radar du HB-CDV a été situé par dépouillement du film du radar de SATOLAS au-dessus de la localité de CHERVONUËX. Si on suppose que le pilote a continué son vol au même cap à partir de ce point, la trajectoire évite le massif du PARMELAN et la zone d'accident la plus probable car la moins urbanisée est le massif de SALEVE situé de plus sur la route directe MONTELMARD - FROIDEVILLE (voir annexe).

Or la référence au nord du radar de SATOLAS était erronée de 2° 5 ; dans ces conditions, la perte d'écho se trouvait à 5 NM au Sud du point donné au C.C.S, et la trajectoire estimée serait passé à moins de 1 NM de l'épave.

2° Une émission conforme aux signaux de détresse définis par l'O.A.C.I. a été entendue en provenance du voisinage du MONT SALEVE <sup>2</sup> Il était légitime de penser que cette émission provenait de la balise du HB-CDV, or celle-ci a été retrouvée dans l'épave en état de marche, mais n'ayant pas fonctionné. De plus, le pilote du KING AIR du S.A.R. Suisse qui a survolé la région dans l'après-midi du 23 Avril n'a pas entendu cette émission.

La coexistence d'une émission identique sur 243 Mhz aurait aussi dû être vérifiée <sup>3</sup> ; si elle avait existé, elle

---

<sup>2</sup> L'Administration des P et T chargée de repérer et de faire sanctionner les auteurs de signaux de détresse faux et trompeurs a décidé, conjointement avec la Direction Générale de l'Aviation Civile, de déposer une plainte contre X pour infraction aux articles L33 et L43 du Code des Postes et Télécommunications.

<sup>3</sup> la fréquence 243 Mhz étant l'harmonique 2 de la fréquence 121,5 Mhz, l'émission de signaux de détresse ne nécessite pas de complications techniques et toutes les balises de ce type émettent sur les deux fréquences.

aurait authentifié l'existence d'une balise.

Ces deux faits ont constitué des éléments importants du transfert plus au Nord du centre de gravité des recherches et ont diminué considérablement les chances de repérage des rescapés.

On peut toutefois remarquer que :

- a) L'étude de l'opération SAR a montré que l'épave avait été incluse par trois fois dans une zone de recherche, mais on ne sait pas si ces moyens aériens ont été vus ou entendus par le passager.
- b) Le passager a écrit qu'il avait vu des hélicoptères le 1er Mai : l'opération SAR était alors arrêtée depuis le 27 Avril, et ces hélicoptères participaient à un exercice en montagne. A ce moment, il était probablement trop épuisé physiquement pour faire des signaux quelconques.
- c) Il s'agissait enfin d'une épave particulièrement difficile à retrouver. En effet, on doit se souvenir que la neige tombée après l'accident avait tout recouvert et le rapport de Gendarmerie, comme les observations des enquêteurs techniques, ont montré que l'environnement de l'épave la rendait peu visible même par beau temps et sans neige.

#### 2.14.3.1. Survie des passagers

Les sauveteurs déposés par l'hélicoptère de la Gendarmerie et de la Protection Civile ont tout de suite remarqué que des occupants avaient survécu, la découverte d'un morceau de carte largement publié et commenté par la presse française et suisse indiquait que le passager 2 avait survécu huit jours et le passager 1 quatre jours.

Leurs blessures, lors de l'accident, étaient les suivantes :

Passager 1 : fracture de la jambe gauche et du bras gauche

Passager 2 : fracture à la base du nez

L'enquête menée par les services suisses a montré que le passager 2 avait une myopie prononcée, ce qui lui interdisait toute vision nette sans lunettes à plus de un mètre, or une monture de lunettes cassée lui appartenant a été retrouvée près de l'épave.

L'accident a eu lieu à 16 H 48 TU. Le coucher de soleil a lieu à 19 H 04 TU. Les premières réactions de passager 2 ont certainement été de retirer de l'épave sa femme blessée et non de rechercher ses lunettes de rechange qui, le lendemain, étaient enfouies dans ses bagages sous 20 cm de neige au moins. <sup>4</sup> Il n'a pu ensuite qu'examiner le contenu de la carlingue de l'avion où il a trouvé le canot de sauvetage et il s'en est servi pour s'abriter. La balise de détresse suspendue dans l'épave n'a probablement constitué pour lui qu'une tâche indistincte et rougeâtre.

L'amélioration météorologique de la journée; du 26 n'a pas non plus dégagé le Massif du PARMELAN et ne lui a pas permis de tenter quelque chose.

On a retrouvé des traces de feu au voisinage de l'épave, il est fort probable que cette flambée n'a duré que très peu de temps car tous les objets devaient être humides, les morceaux d'allumettes retrouvés n'ont que la tête phosphorescente de consumée.

Plus tard, quand le temps est revenu au beau, le passager 2 était probablement trop épuisé physiquement et moralement pour quitter l'épave. Il a revêtu des habits supplémentaires pour se protéger du mieux.

Il a aussi écrit les quelques mots qui ont été retrouvés sur les documents : l'écriture en est saccadée comme celle de quelqu'un qui a les mains engourdies et les lignes ne sont point parallèles comme celles de quelqu'un qui n'y voit pas.

O  
O O

### III - EXAMEN CRITIQUE ET CONCLUSIONS

#### 3.1. Examen critique

Le pilote avait entrepris le vol AJACCIO-GENEVE sous plan de

---

<sup>4</sup>) Des lunettes figurent à l'inventaire des bagages de passager 2 retrouvés près de l'épave.



vol V.F.R. A l'arrivée vers GENEVE, comme le montre la transcription des communications radio, il s'est informé des conditions météorologiques qui lui auraient permis de passer sous la couche ; pour cela il a demandé à GENEVE-INFORMATIONS les conditions météorologiques sur tous les aérodromes de la région. Des diverses réponses qui lui ont été données, il a pu en déduire que la météo à GENEVE étaient la meilleure de la région : 7 octas à 3000 pieds, 3 octas à 1800 pieds et 1 octa à 600 pieds. Il a pu en conclure que, au-dessous de 3000 pieds, il rencontrerait des conditions qui lui permettraient d'arriver en V.M.C. jusqu'à GENEVE.

Le pilote venait de rester deux heures environ au niveau 155, c'est-à-dire vers 5'000 mètres d'altitude. Il n'est pas exclu que l'euphorie consécutive à une sous-oxygénation ne l'ait pas conforté dans ses possibilités. Le ton de ses communications ne laisse percer aucune inquiétude.

Venant de passer le travers d'Aix-les-Bains, il a commencé sa descente car il connaissait bien la région et était certain qu'en cas de vue du sol il rejoindrait GENEVE même par mauvaise visibilité.

Cette procédure possible en VMC constitue en fait un danger à la circulation aérienne générale car elle a lieu dans la TMA de GENEVE où s'effectuent toutes les arrivées et les départs IFR et, dans ce cas particulier, en IMC.

Le pilote se situe par le travers de PASSERY, mais n'est pas sur la route, il est beaucoup plus à l'Est : sa manœuvre ne réussira pas ; au lieu de descendre dans les vallées voisines de GENEVE, il va descendre sur le PARMELAN qui est dans les nuages.

Pendant la descente il va subir un givrage assez intense qui va perturber les dernières communications radio et arrêter le moteur. Toutefois, il ne va pas perdre le contrôle de la machine pendant le reste de la descente, car les traces laissées au moment de l'impact montrent que l'avion était à plat et que le pilote a tenté d'amortir le choc en tirant sur le manche. Ce fait inciterait à penser que le pilote a également coupé les contacts lorsqu'il a vu le terrain au dernier moment.

Au moment du choc, l'avion va éclater et le pilote, seule personne connaissant les mesures à prendre en cas d'accident aéronautique sera tué.

Les blessures des passagers ne sont pas mortelles, mais compte tenu de sa mauvaise vue, le passagers 2 ne va pouvoir entreprendre aucune action à la mesure des connaissances ou des possibilités du seul homme qui reste valide physiquement.

En particulier :

- il ne mettra pas en route la balise de détresse car s'il ignore son existence, il ne la verra pas non plus dans la pénombre du fuselage.
- il ne pourra pas quitter l'avion car il n'est pas certain de pouvoir le retrouver.

Cette inaction forcée ne va pas faciliter la tâche des sauveteurs et on peut, à ce sujet, faire les remarques suivantes :

- une note d'information sur la conduite à tenir en cas d'accident aérien aurait pu être placée dans l'avion à la vue de tous. Elle aurait pu être lue par le passager 1,
- la couleur de l'avion (blanche) n'est pas de celles qui se repèrent particulièrement bien sur fond de neige. Lors de l'enquête le blouson orange d'un des enquêteurs servait de repère au pilote de l'hélicoptère pour retrouver l'épave. Or, l'utilisation d'une telle couleur pour la décoration des avions n'est pas compatible avec les souhaits esthétiques de la majorité des propriétaires. La structure de l'avion avait éclaté comme c'est généralement le cas ; si la protection intérieure avait été orange au lieu d'être verdâtre (chromate de zinc) l'épave aurait certainement été beaucoup plus visible et l'harmonie extérieure de l'avion n'en aurait pas souffert.
- les recherches entreprises ont été troublées par une émission sur la fréquence de détresse 121,5 Mhz dont la provenance reste à déterminer.

### 3.2. Conclusions

#### 3.2.1. Faits établis par l'enquête

- Le pilote a entrepris volontairement un vol sous plan de vol V.F.R. alors que les prévisions météorologiques qui lui ont été fournies ne le permettaient pas.
- l'avion normalement entretenu n'était pas équipé pour effectuer des vols en conditions I.F.R.
- Le pilote avait les qualifications nécessaires pour la conduite d'un vol en V.F.R., mais ne possédait pas les qualifications nécessaires à la conduite d'un vol I.F.R.

### 3.2.2. Causes probables

L'accident est dû à la poursuite en conditions I.F.R, d'un vol entrepris en conditions V.F.R. par un pilote qui n'avait pas les qualifications nécessaires.

## IV - RECOMMANDATIONS

La survie des passagers et l'étude des conditions de leur repérage amènent les recommandations suivantes :

- 1° Implanter la balise de détresse dans la cellule de façon :
  - que la liaison entre l'antenne et la balise proprement dite ne puisse être rompue au moment du choc,
  - que la balise soit fixée à la cellule de façon extrêmement rigide
- 2° Inclure dans l'équipement de l'avion un document amovible très résistant sur la conduite à tenir en cas d'accident de façon que les rescapés, en cas de décès du pilote, puissent mettre en œuvre tous les moyens susceptibles de faciliter leur repérage et leur sauvetage.
- 3° Recouvrir les protections internes classiques des cellules d'avions d'une peinture rouge fluorescente ; en cas d'accident, les parties de la cellule éclatée seront ainsi beaucoup plus visibles.

# ANNEXES

## LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1: Déclaration du prévisionniste d'Ajaccio
- Annexe 2 : Transcription des communications échangées entre le HB-CDV et Genève Information
- Annexe 3 : Transcription des communications téléphoniques entre le CCR d'Aix et le CCR de Genève
- Annexe 4 : Résultats du dépouillement du film du radar de Satolas
- Annexe 5 : Déposition du pilote de l'Aéro-club d'Annecy qui a découvert l'épave
- Annexe 6: Rose de visibilité établie par l'hélicoptère de Gendarmerie plus une photo aérienne
- Annexe 7: Photo de tableau de bord du HB-CDV tel qu'il a été découvert par les enquêteurs

A N N E X E 1

Déclaration du prévisionniste d'AJACCIO

RÉFÉRENCE A RAPPELER DANS LA RÉPONSE

. SP AJACCIO

Numéro . 269

Ajaccio , le . 26 avril 1976

Monsieur le Commandant de l'  
AERODROME D'AJACCIO-CAMPO DELL'ORO

**OBJET** : Avion C177 HBCDV disparu le 24 avril 1976 sur le trajet  
AJACCIO- GENEVE.

Veuillez trouver ci-après un résumé de l'exposé verbal du prévisionniste d'AJACCIO au pilote de l'avion HBCDV qui n'a pas demandé l'établissement d'un dossier de vol.

" Trajet intéressé par une occlusion pluvio-neigeuse avec plafond 400/600 mètres sommets 5500 mètres. Localement Cumulonimbus sur ALP avec orages et neige. Visibilité fortement réduite dans chutes de neige. Turbulence et givrage sévères."

Vent à 850 mb : AJACCIO-St TROPEZ : 320° géo 25/30 noeuds TT-15°  
St TROPEZ-MONTELMAR : 360° géo 30/35 " "  
MONTELMAR-GENEVE : 320° géo 30/40 noeuds TT-15°  
700 mb : AJACCIO-St TROPEZ : 320° géo 30 noeuds TT - 15°  
St TROPEZ-MONTELMAR : 360° géo 30/40 noeuds TT-15°  
MONTELMAR-GENEVE : 020 à 040° géo 30/40 noeuds TT-15°

**NB** : Le prévisionniste a fortement déconseillé le vol en VFR par suite :  
1° - Visibilité très réduite  
2° - Plafond très bas sous chutes de neige  
3° - vents très défavorables  
4° - Turbulence et givrage sévères  
5° - Risques d'orages avec neige



A N N E X E 2

Transcription des communications échangées  
entre le HB-CDV et Genève-Information

Note: Les échanges de communication entre Genève-Information  
et d'autres avions qui sont sans rapport avec  
l'accident ont été supprimées



Accident du HB-CDV le 24 Avril 1976

Transcription des communications radiotéléphoniques échangées  
entre le service d'information de vol et HB-CDV

Heures GMT

Abréviations:

FIC        Genève-Information  
HDV        HBCDV  
2035        HB-2035

Fréquence 122.0 : (Genève Information)

1611 54        HDV        Genève Information d'Hotel Bravo Charlie  
Delta Victor bonjour

FIC        Hôtel Bravo Charlie Delta Victor bonjour

HDV        Hôtel Bravo Charlie Delta Victor vol VFR de  
Ajaccio à Genève, actuellement nous allons  
traverser Montélimar il y a dix minutes, on  
pourrait voir la... on est au niveau cent  
cinquante-cinq, on top, on aimerait la  
météo si possible de Sion comme deuxième  
éventuel terrain.

FIC        Delta Victor, je, vous rappelle... le QNH de  
Genève est mille cinq, unité zéro zéro cinq  
et quel est votre point de départ ?

HDV        Ah mon point de départ est Ajaccio Lima  
Fox... Kilo... Euh... Juliett.

FIC        Merci Delta Victor et quelle est votre  
estimée pour Genève ?

HDV        Mon estimée pour Genève elle est ... euh ...  
aux cinquante-trois à peu près.

FIC        Merci

1613 38        FIC        Hôtel Delta Victor quel est votre type  
d'avion ?

HDV        Un Cessna Cardinal cent septante sept B

FIC        Merci

1611 11 FIC Hôtel Delta Victor veuillez confirmer votre altitude

HDV Hôtel Delta Victor je vous confirme niveau cent cinquante cinq

FIC Merci

1616 31 FIC Delta Victor pour votre information la ... la météo de Genève : la visibilité est de huit kilomètres, et un octa à six cents pieds, 3 octa à mille huit cents pieds et sept octa à trois mille pieds.

HDV Euh... Delta Victor j'avais déjà pris le VOLMET euh... euh... je sais qu'il y a sept octa à trois mille pieds.

FIC Merci Delta Victor

1617 03 HDV Pour Sion ... Delta Victor, vous pouvez voir pour Sion comment ça va ?

FIC Oui je veux vous rappeler, un instant

HDV Merci

1619 00 FIC Hôtel Delta Victor Genève

HDV Hôtel Delta Victor

FIC Delta Victor pour obtenir la météo de Sion et des renseignements plus précis vous pouvez contacter l'information de Sion sur cent vingt deux point trente cinq, cent vingt deux trente cinq. Si vous avez pas de contact vous revenez chez moi et puis je téléphonerai à Sion.

HDV Euh Delta Victor bien compris cent vingt deux trente cinq merci.

1620 43 HDV Genève Information de Delta Victor

FIC Oui ?

HDV J'ai pas de contact avec Sion

FIC Bon je vais essayer

HDV Merci

1621 23 HBX Genève In... Information de Hôtel Bravo Echo  
Bravo Xray

1625 33 FIC Delta Victor Genève  
HDV Delta Victor  
FIC Alors à Sion huit huitièmes à trois cents  
mètres au sol, visibilité trois kilomètres,  
il pleut, c'est pas... pas bien beau hein?  
HDV Oui ils sont pessimistes hein là-bas... Ils  
ont pas envie d'avoir du trafic... Je viens  
chez vous alors merci  
FIC Bon, vous êtes où ?

1625 56 HDV Actuellement je vais arriver... J'y suis pas  
encore mais je vais arriver travers...  
travers la Tour du Pin... dans dix minutes  
FIC OK Delta Victor bien reçu  
HDV Ah je vais contacter Marseille Information  
pour... dire que j'ai la liaison avec vous  
FIC D'accord  
HDV Toute à l'heure  
FIC Toute à l'heure

1626 58 HDV Genève Info je suis de nouveau en liaison  
avec vous merci  
FIC Oui rappelez la Tour du Pin  
HDV Delta Victor vous rappelle abeam la Tour du  
Pin

1629 54 FIC Hôtel Delta Victor Information  
HDV Delta Victor  
FIC Euh... La Tour de Genève m'avertit que c'est  
vraiment très très mauvais n'est-ce pas ...  
vous êtes ... actuellement en quelles  
conditions ?

1630 05 HDV Maintenant je suis en top, à peu près ... euh  
... mille cinq cents mètres au-dessus de la  
couche... euh... la couche qui est presque

fermée, elle est... sept huitièmes là

FIC Et vous voulez descendre comment ?

HDV Je vais chercher un trou chez vous

FIC Il y a pas grand-chose alors

1630 25 HDV Et puis je vais commencer à descendre pour arriver sur le lac du Bourget

FIC OK comme vous voulez

HDV Merci

1630 57 Echange d'informations avec le 2035

FIC Au revoir

1635 33 HDV Deux mille trente-cinq de Delta Victor quel est le plafond chez vous ?

FIC Huit huitièmes trois mille pieds Monsieur

HDV Merci

1636 13 FIC Delta Victor Information

HDV Delta Victor

FIC Vous êtes équipé IFR?

HDV Affirmatif

FIC Vous avez une licence ?

HDV Négatif

1637 38 FIC Delta Victor vous avez passé la Tour du Pin ?

HDV Delta Victor pas encore

1638 52 HDV Hôtel Delta Victor j'ai passé la Tour du pin excusez-moi ... (suite illisible émission hachée)

FIC Vous avez le transponder ?

HDV Delta Victor négatif

FIC OK

1640 10 FIC Delta Victor Information

HDV Delta Victor

FIC Pour information pas de trafic IFR ... euh ... dans votre région

HDV Delta Victor merci beaucoup

FIC Vous m'avertissez quand vous descendez ?

1640 25 HDV Delta Victor je suis au niveau cent trente en descente maintenant, je vais passer abeam... euh... Sierra Yankee... sur le lac d'Aix-les-Bains

FIC Vous voulez dire Charlie Yankee ?

HDV Charlie Yankee oui

FIC OK

1641 07 Communications avec le 2035

1642 30 FIC Delta Victor Information

HDV Delta Victor

FIC Alors il y a un trafic IFR, Air Alpes au départ de Chambéry... Il va monter au niveau cent soixante... Chambéry-Passeiry-Dijon, euh... Chambéry à cinquante

HDV Dans ce cas je vais dépasser la ligne

FIC Vous êtes où ?

1642 53 HDV Je suis... à travers... à ... entre Cham... entre le lac de Chambéry et Annecy

FIC OK Vous voyez quelque chose ?

HDV Non, pas encore, je suis au-dessus de la couche pour le moment... niveau cent dix

FIC OK

1646 18 FIC Hotel Bravo vingt trente cinq Genève

2035 Heu ... vingt trente cinq cinq cinq

FIC Oui pour mon information quel temps il fait chez vous ?

2035 Eh bien ici il y a à peu près un plafond de... trois mille pieds, visibilité de... dizaine de kilomètres environ

FIC Ce serait possible de ... il y a des trous ?

2035 Négatif alors... euh ça serait... non ...  
il y a pas, il y a aucun trou par ici, même  
pas du côté... au pied du Jura on voit rien  
hein

FIC Merci beaucoup

2035 Je vous en prie

2035 Et toutes les crêtes du Jura sont ... sont  
dedans aussi hein

FIC Merci beaucoup

1647 38 FIC Delta Victor Information

HDV Delta Victor

HDV (porteuse bloquée, force 0-1) : Phrase  
suivante donnée sous toute réserve ; en  
descente niveau soixante cinq je suis  
bientôt au travers de Passeiry mais en  
dehors de la ligne

DERNIERE COMMUNICATION

FIC Vous êtes où ?

FIC Delta Victor Genève vous m'entendez ?

1649 02 FIC Hôtel Delta Victor Information

FIC Hotel Delta Victor Information est-ce que  
vous m'entendez ?

1649 57 FIC Hôtel Bravo Charlie Delta Victor  
Information

1650 24 FIC Hôtel Delta Victor, Hôtel Delta Victor  
Information est-ce que vous m'entendez ?

1650 54 2035 Genève Information de deux mille trente  
cinq

FIC Oui

2035 II semble que sa radio... (illisible,  
émission hachée)... nous on l'a entendu très  
très faible pendant quelques secondes, puis

après... heu ça s'est arrêté

FIC Oui on a entendu ça aussi, mais... on va voir

FIC Je vous remercie

2035 Je vous en prie

1652 04 FIC Hôtel Delta Victor, Hôtel Delta Victor  
Genève, vous m'entendez ?

Transcription certifiée  
complète et conforme à la  
bande originale Genève, le  
27 Avril 1976 CH/fe

RADIO-SUISSE S.A, Sécurité  
Aérienne 1215 GENEVE 15 Aéroport

A N N E X E 3

Transcription des communications  
téléphoniques entre le C.C.R. d'AIX et le  
C.C.R. de GENEVE



Date : 24.04.76

C.C.R. AIX C.C.R. GENEVE

Abréviations :

LSGG = G

AIX = A

---

A	DE	Heure	Communication
		193500	Début d'écoute
G	A		Allô, tu me passes les V.F.R. ?
A	G		Oui d'ac. celui qui s'occupe de l'avion perdu?
G	A		Oui
A	G		Ne quitte pas
G	A		Oui
A	G		J'écoute
G	A		Allô, dis, dis-moi alors tu n'as rien de, qu'est-ce-que tu fais, qu'est-ce-que maintenant tu fais pour l'avion là ?
A	G		Bon, bien tu vois, d'après le centre de recherches à Berne, il n'y a rien à faire ce soir
G	A		Ah bon !
A	G		S'il y a des recherches, elles commenceront demain matin probablement
G	A		Ah bon !
A	G		J'ai eu le CCS de Lyon au téléphone, ils m'ont dit de leur communiquer les couleurs de l'appareil dès que possible pour d'éventuelles recherches
G	A		Oui
A	G		Mais il n'y a rien de nouveau autrement

G A Il n'y a rien de nouveau, mais vous n'avez pas de détresfa, non ?

A G Pardon ?

G A Vous n'avez pas envoyé une détresfa?

A G Ah non, il y a eu l'incerfa et puis la phase suivante c'est l'alerfa, l'alerfa c'est le Centre de Recherches qui l'envoie

G A Oui

A G Alors tu vois, de toute façon je ne pense pas que les recherches puissent être entreprises ce soir

G A Oui ! non, mais enfin étant en phase, enfin le déroulement des phases doit se faire quand même dans les temps réglementaires je crois, non ?

A G Oui, eh bien tu vois, je dois rappeler Berne, je vais leur poser la question, c'est eux qui doivent décider. Nous on peut rien faire là

G A Attends une seconde, une seconde hein

G A On me communique un truc de Montélimar qui aurait eu un contact avec un avion Suisse dans la journée là et qui lui disait que vu le temps, il allait faire des sauts de puce pour arriver à Genève, mais...

A G Il allait faire quoi ?

G A Des sauts de puce, c'est-à-dire des... des il allait se poser par-là, puis redécoller, ainsi de suite tu vois !

A G Il ne semble qu'il a fait puisqu'on a eu le contact entre Annecy et Chambéry

G A He non, he non, c'est ça

A G Oui

G A Oui, alors je disais, pour le déroulement des phases, tu laisses comme ça, parce-que

le... la détresfa, ben une fois qu'elle est lancée, elle est lancée même si les recherches ne commencent; pas dans la nuit bien sûr parce que c'est pas possible

A G

Oui

G A

Il y a quand même la phase qui est en cours

A G

Ecoute, je vais appeler Berne, je vais leur poser la question

G A

Bon, enfin je te dis ça c'est pour la procédure normale hein, c'est pour vous hein que je vous le dis, hein !

A G

Oui, oui tu vois ...

G A

Parce que vous avez eu déjà un cas comme ça il n'y a pas longtemps hein, tu te rappelles pas ?

A G

Oui, oui

G A

Et je sais pas comme ça c'est passé, mais il semblerait que quand même les phases n'aient pas été déclenchées dans les temps voulue, hein

A G

Note que nous ici, c'est bien précisé, nous sommes responsables incerfa et puis l'alerfa et détresfa, c'est Berna

G A

Ah bon

A G

Alors les compétences sont bien établies

G A

Ah oui, d'accord

A G

Maintenant, si Berne ne le fait pas, ma foi...

G A

Non, mais enfin, tu peux toujours leur poser la question, hein ? Parce que tu vois, je comprends très bien que à cette heure-ci on peut pas faire les recherches, mais, mais, mais, les phases doivent quand même suivre leurs cours, hein ?

A G

Oui, oui

G A Il y a les 30 minutes, il y a, etc...  
etc...hein!

A G Oui, oui

G A Moi je te le dis pour toi, hein !

A G Je te remercie

G A Non mais parce que comme on ne les a pas  
reçues nous

A G Oui, oui

G A On s'inq.. on, c'est pour ça que je t'ap-  
pelle un peu pour savoir ce que vous  
comptez faire

A G Je vais les appeler et puis je vais leur  
poser question

G A D'accord, de toute manière si c'est lancé,  
bien sûr vous mettez en adresse le CCS de  
chez nous hein ?

A G Oui, attends tu m'as donné

G A Je vais te dire ça, tu veux que je te le  
répète?

A G L F X V Y G

G A C'est ça, oui, oui, oui

A G C'est ça, okay, merci - Au revoir

G A C'est moi

A G Au revoir

194700 FIN DES COMMUNICATIONS

Date : 25.04.76

Abréviation :

LSGG = G

AIX = A

---

A	DE	Heure	Communication
		053500	Début d'écoute
G	A		Allo
A	G		Allo
G	A		Allo, le VFR s'il te plait
A	G		Attends
A	G		Allo, j'écoute bonjour
G	A		Allo, VFR Bonjour, au sujet du Hotel Bravo Charlie Delta Victor là, c'est toi qui viens d'appeler il y a quelques minutes là?
A	G		Non, moi je viens de commencer
G	A		Oui, moi aussi et il y a absolument rien de neuf hein !
A	G		Il n'y a rien de neuf chez vous ?
G	A		Non, non il n'y a rien de neuf, nous.. qui est-ce qui déclenche chez toi, c'est Berne je crois ?
A	G		Oui, c'est Berne oui
G	A		Alors nous n'avons qu'un message d'incerfa là, il y a aucune phase d'autre qui a été faite hein ?
A	G		(?) on dira au chef dès qu'il revient
G	A		Pardon ?
A	G		On dira au chef dès qu'il revient, je demande cinq minutes
G	A		Tu vas le dire au chef quand il revient ?
A	G		Oui

G A Hein, parce que nous on a tu vois le CCS de chez nous étonné... C'est un avion depuis hier dix sept heures qu'on le recherche. Il y a eu aucune phase, aucune autre phase.

A G Alors, il y a incerfa puis fini chez nous

G A Pardon !

A G Il y a phase incerfa et puis c'est tout

G A Je ne comprends pas ce que tu dis !

A G Hein ?

G A Je ne comprends pas ce que tu dis

A G Chez vous la phase incerfa et puis c'est tout

G A Ah ben oui, nous nous avons de Genève nous n'avons reçu qu'incerfa, c'est tout hein !

A G C'est tout okay merci bien

G A De rien

A G Au revoir

A G 061850 Oui

G A Allô tu me passes le VFR s'il-te-plait ?

A G Au sujet du gars qui est, qui a disparu ?

G A Oui

A G Allo, oui le chef de quart

G A Alors j'écoute pour le Delta Victor vous faites rien là ?

A G Pourquoi ?

G A Comment pourquoi, vous l'avez retrouvé ?

A G Ah, j'ai compris, vous faites rien...(???)<sup>5</sup> si, si on est en train de rédiger le message le détresse, hein

G A Mais comment ça se fait que vous l'avez rédigé aujourd'hui c'est un avion que

---

<sup>5</sup>) manque 3 mots

depuis hier 16 heures

A G Ecoute, nous savons très bien, mais c'est pas à nous de décider, c'est l'Officier de l'Armée de l'Air qui décide et hier soir ils ont dit on fait le message de détresse ce matin. J'ai rappelé ce matin. Je viens de rappeler il y a cinq minutes hein, alors ça va partir d'ici cinq minutes

G A C'est curieux ça quand même

A G C'est curieux, mais c'est pas nous qui décidons

G A Ah bon !

A G L'Officier de l'armée suisse

G A Parce que le type il est planté là certainement hein !

A G C'est clair

G A Tu vois surtout que c'est dans la même région que que le...

A G Dis donc

G A Oui

A G Tu n'as pas de renseignements par hasard de Ajaccio d'où il est reparti sur les couleurs de l'avion ?

G A Oui, les couleurs on te les a données hier là

A G Non, on ne les a pas

G A Attends que je regarde... couleurs rouge et blanc

A G Rouge et blanc ça, c'est pas étonnant c'est rouge et blanc et...

G A Couleurs rouge et blanc, il y avait 6 heures d'autonomie, il y avait 3 personnes à bord

A G Ah bon, mais ça c'est tous des trucs qu'on

ne sait pas tiens... 6 heures d'autonomie? 3 personnes à bord?

G A 6 heures d'autonomie, 3 personnes à bord

A G Et qu'est-ce qu'il ? et le nom du pilote tu ne sais pas?

G A Le nom du pilote non, mais ça sur le Véritas on doit le trouver hein

A G Bon d'accord

G A Hein ?

A G Alors le message va partir d'ici 5 minutes hein ?

G A D'accord okay

A G Okay merci, hein

G A 062100 De rien

Fin d'écoute



A N N E X E 4

Résultats du dépouillement du film du radar  
de SATOLAS

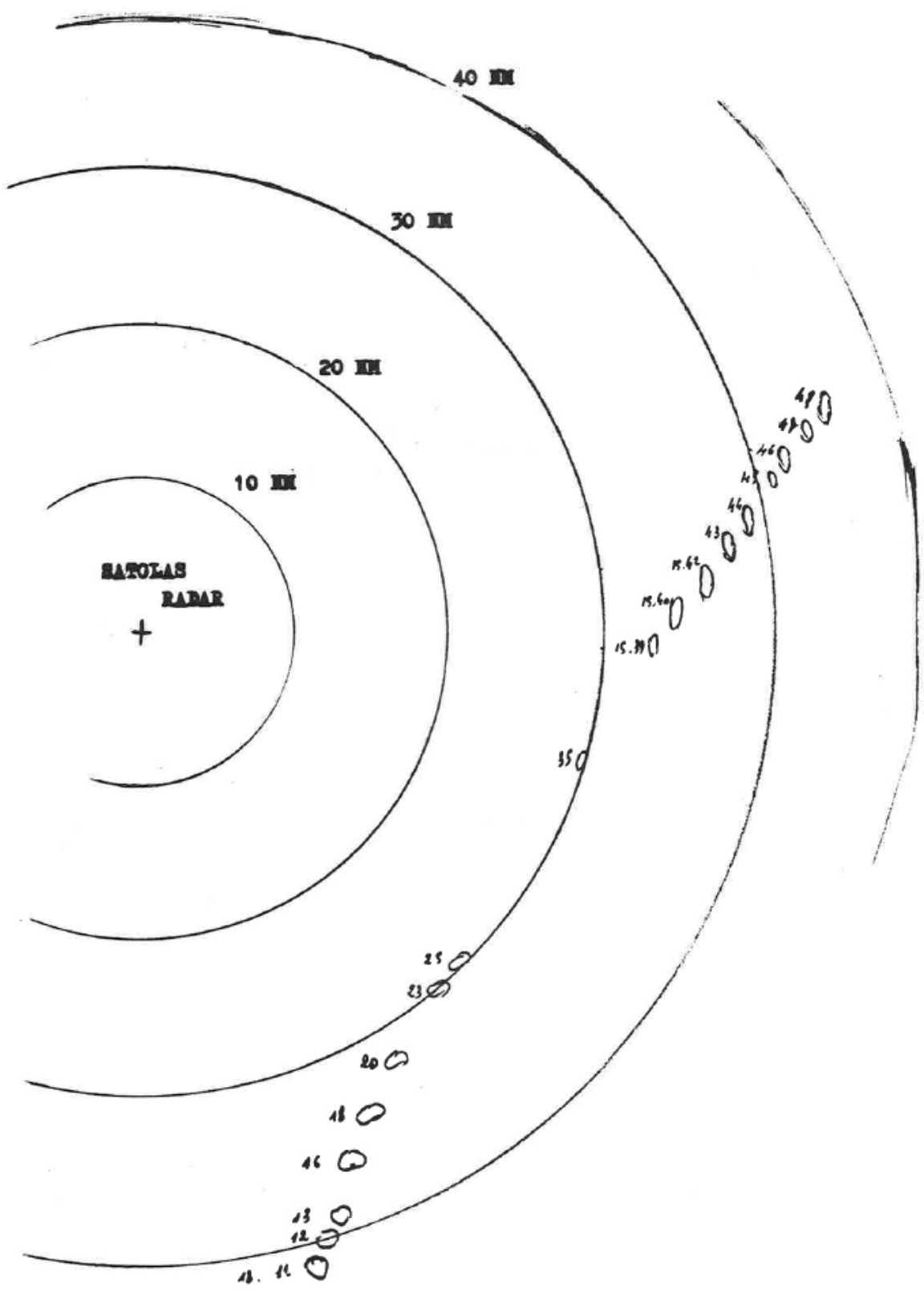
Les radars de surveillance de la Circulation Aérienne font un tour d'antenne toutes les dix secondes environ. A chaque tour une photo de l'écran est prise sur un film de 16 mm en même temps qu'une pendule qui donne l'heure de la photo.

Une fois le film développé l'image est projetée sur un écran l'étude du trafic aérien, au moment considéré, permet de reconnaître l'écho de l'avion recherché.

On inscrit alors la position de l'écho représentant l'avion sur une feuille de papier placée sur l'écran, on a alors la trajectoire parcourue par l'avion.

NORD

HB.GDV  
dépouillement du radar  
de Satolas



A N N E X E 5

Déclaration du pilote de l'Aéro-club  
d'Annecy qui a découvert l'épave

32 ans, né en 1944

Déclaré à 16 heures :

"Durant mes heures de loisir, je donne des cours de pilotage à l'aéro-club de MEYTHET, étant donné que je suis moniteur.

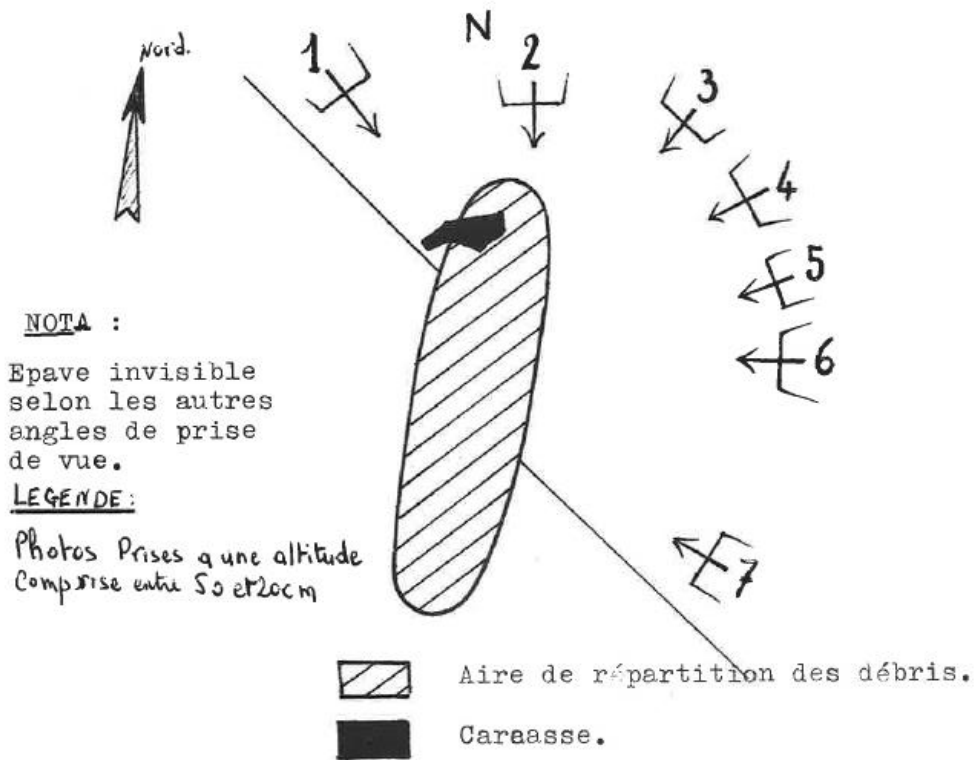
Le 17 Mai 1976, j'effectuais un vol de tourisme au Nord d'ANNECY, en compagnie d'une camarade du club. C'est cette dernière qui pilotait.

Au retour en direction de la base et passant sur le plateau du PARMELAN, il m'a semblé un instant apercevoir des débris d'avion. J'ai immédiatement demandé à Madame X de faire demi-tour. Nous avons alors fait plusieurs rotations sur le plateau, mais je n'ai plus retrouvé ces débris. J'ai alors demandé à Madame X de reprendre notre cap précédent et en regardant bien de tous côtés, j'ai aperçu à nouveau les débris métalliques. Nous avons alors constaté qu'il s'agissait de l'avion Suisse, disparu le 24 Avril. Nous nous sommes rendus immédiatement à l'aéro-club et j'ai donné de suite l'alerte au bureau de permanence de la Protection Civile à MEYTHET. A ce moment-là, il était aux environs de 16 heures.

Je tiens à préciser que cette épave était pratiquement pas repérable si l'on s'écartait d'un cap bien précis en direction du Sud."

A N N E X E 6

Rose de visibilité établie par la  
Gendarmerie plus une photo aérienne



Rose de visibilité établie par l'hélicoptère de la Gendarmerie

Photo n° 5



A N N E X E 7



Photo du tableau de bord du HB.CDV tel  
qu'il a été découvert par les enquêteurs