



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

concernant l'accident

du planeur Nimbus 2 C, HB-1559

survenu le 10 avril 1981

dans le Val di Gorduno/TI

L'enquête préalable, menée par M. Jean Overney, a été close le 25 mars 1982 par la remise du rapport du 26 février 1982 au président de la commission.

L'ENQUETE ET LES RAPPORTS D'ENQUETE N'ONT PAS POUR OBJECTIF D'APPRECIER JURIDIQUEMENT LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (ARTICLE 2 ALINEA 2 ORDONNANCE DU 20 AOUT 1980 CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION)

AERONEF Planeur Nimbus 2 C HB-1559
EXPLOITANT) Privé
PROPRIETAIRE

PILOTE ressortissant suisse, né en 1944
LICENCE de pilote de planeur

HEURES DE VOL	TOTAL 1123:35	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 32:15
	TYPE EN CAUSE 97:54	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 32:15

LIEU Val di Gorduno/TI
COORDONNEES 717 800/120 850 **ALTITUDE** 1990 m/mex
DATE ET HEURE 10 avril 1981, à 1144 HEC (GMT+2)

TYPE D'UTILISATION Vol de compétition
PHASE DU VOL Croisière
NATURE DE L'ACCIDENT Collision avec le relief

TUES ET BLESSES

	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLEMENT BLESSE			
GRIEUREMENT BLESSE	1		
INDEMNÉ OU LÉGEREMENT BLESSE			

DOMMAGES A L'AERONEF détruit

AUTRES DOMMAGES ----

DEROULEMENT DU VOL

Le vendredi 10 avril 1981 débutait un championnat régional de vol à voile, organisé par le groupe du Tessin sur l'aérodrome cantonal de Locarno.

La première épreuve consistait à effectuer un vol en ligne brisée Montana, Mesocco et retour, soit 283 km. La ligne de départ était située au nord de l'aérodrome, sur les flancs de la vallée.

A 1332 h, le concurrent X décolle à bord de son planeur Nimbus 2, HB-1559, lesté de 150 l d'eau. A 1800 m/mer, il se sépare de l'avion remorqueur et monte à 2200 m à l'aide d'ascendances thermiques. L'altitude maximum pour survoler la ligne de départ étant de 2100 m, il décide de s'annoncer partant.

A 1422 h, il franchit une première fois la ligne de départ, mais, selon les organisateurs, dans le mauvais sens. Ce départ lui sera refusé par radio. Le pilote décide de réitérer son passage, qui est alors accepté au dire des commissaires. Comme l'intéressé n'entend pas cette confirmation à la radio, il décide de gagner de l'altitude et de franchir la ligne une troisième fois.

A cette fin, il pénètre dans le val di Gorduno.

Toujours d'après lui, son planeur est brusquement pris dans un très fort courant descendant qui le précipite sur une pente. Le HB-1559 percute le sol et glisse environ 200 m avant de s'immobiliser, à 1444 h. Le pilote, qui est grièvement blessé, perd connaissance. Il reprend conscience à 1615 h, puis se rend compte qu'il se trouve dans un endroit désert et que probablement personne ne le trouvera le même jour. Il se prépare à passer la nuit sur les lieux en ouvrant son parachute et en s'y enroulant.

Vers 16 h, un autre concurrent survole les lieux et voit l'épave du HB-1559, qu'il signale immédiatement par radio. Mais, étant donné que ce jour-là un autre planeur a eu le même genre d'accident dans la région, les organisateurs pensent qu'il s'agit de celui-ci. De plus, un planeur italien s'était également écrasé quelques semaines auparavant dans cette zone. Aussi, ce n'est que dans la soirée, après 2030 h, que les organisateurs se rendent à l'évidence: le pilote X n'est pas rentré.

Le lendemain matin, un hélicoptère se rend sur l'emplacement indiqué la veille par le concurrent et trouve immédiatement le blessé.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était formellement habilité à exécuter le vol. Aucun indice ne permet de supposer qu'il n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.
- Le planeur HB-1559 était accompagné de certificats valables. L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de défauts ayant pu jouer un rôle dans le déroulement de l'accident. Le poids et le centrage étaient dans les limites données par le constructeur.
- L'Institut suisse de météorologie indique la situation suivante à Magadino:

Un anticyclone situé sur le nord de l'Allemagne influence le temps en Suisse. Le ciel est serein ou peu nuageux en toutes régions.

En altitude, le vent est faible du secteur "est" jusque vers 3000 m/mer. L'isotherme de 0° C se trouve vers 2800 m.

Situation locale (1200 h)

Vent:	260°, 5 noeuds
Visibilité:	6 km
Temps:	brume sèche
Nuages:	1 Cu 7000 1 Sc 8000 pieds/sol 1 Ci 30'000 pieds/sol
Température:	19°C
Point de rosée:	8° C

A l'endroit, et au moment de l'accident, le temps devait être le suivant:

Vent:	SE - E, 5 noeuds
Visibilité:	15 - 20 km
Temps:	brume sèche
Nuages:	1 Cu vers 2500 m/mer sur les montagnes + Ci
Turbulences:	faibles à modérées au voisinage du sol (thermiques)

- A l'endroit où le planeur a touché le flanc de la montagne, on a trouvé la porte de la trappe du train d'atterrissage. Sept mètres en contrebas, de petits bosquets ont été abîmés. L'épave gisait environ 200 m en dessous

du point d'impact et 20 m à l'ouest de celui-ci.

- Le barogramme indique que durant les 10 minutes qui ont précédé l'accident, le planeur volait à une altitude quasiment constante et que pendant les 90 dernières secondes, il a perdu environ 40 m, ce qui donne un taux de descente voisin de 0,5 m/s.
- Pendant la durée du concours, le pilote recevait les données concernant les épreuves du jour sur une formule. Pour ce jour-là, les organisateurs avaient fixé la fin du concours à 1915 h et la dernière annonce de retour à 2030 h.
- L'heure limite, ce jour-là, était 2047 h (heure d'été).

ANALYSE

La situation météorologique du 10 avril était instable. Les pilotes pouvaient s'attendre non seulement à de fortes ascendances thermiques, mais encore à de violents courants descendants. Qu'un fort et brusque rabattant ait joué un rôle dans l'accident est vraisemblable. Mais, étant donné qu'il n'apparaît pas sur le barogramme, il a dû être de très courte durée. Le planeur se trouvait donc déjà à ce moment-là très bas au-dessus de la pente, à une hauteur beaucoup trop faible pour son envergure (20 m), ceci d'autant plus qu'il était lesté de 150 l d'eau. Son pilote, sachant qu'il n'était plus aussi maniable que sans lest, devait donc augmenter les marges de sécurité. Il est très probable que l'esprit de compétition lui a fait prendre des risques excessifs. En outre, le fait de se voir refuser apparemment deux fois la ligne de départ lui a peut-être causé une tension nerveuse supplémentaire.

Par ailleurs, il est regrettable que les organisateurs n'aient pas déclenché et poursuivi les recherches le même soir. Le pilote qui avait signalé la présence de l'épave du HB-1559 aurait été présent et le vol de reconnaissance aurait pu être entrepris encore dans la soirée du 10 avril. Sur la formule, les organisateurs avaient exigé que les concurrents s'annoncent au plus tard à 2030 h. A partir de ce moment, ils devaient par conséquent entreprendre des recherches concrètes.

Etant donné la gravité des blessures du pilote, une nuit passée à l'extérieur, sans soins, aurait pu lui être fatale.

CAUSE

L'accident est probablement dû à une marge de hauteur insuffisante en vol de pente.

Berne, le 23 avril 1982

sig. Th. Kaeslin, dr
en droit
sig. J.-P. Weibel
sig. F. Dubs
sig. Ch. Lanfranchi
sig. Ch. Ott, dr en droit