



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

concernant l'accident

de l'avion Bücker 131 HB-UVC

survenu le 18 mai 1981
au champ d'aviation de Gruyères

ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot und sein Passagier fliegen an Bord des Bückers 131 (mit Motor Walter Minor) von Môtiers zu den Flugfeldern Pruntrut und anschliessend Buttwil. Von dort versucht er vergeblich, das Flugfeld Gruyères anzurufen. Dennoch fliegt er dorthin, wo er feststellt, dass das Flugfeld geschlossen ist. Aus folgenden Gründen setzt er aber den Anflug fort: das Flugfeld Ecuwillens hält er für eine Landung zu schwierig, Yverdon ist angesichts der noch verbleibenden Treibstoffreserve zu weit weg, die Anflugkarte von Lausanne hat er nicht bei sich.

Der erste Anflug auf Piste 36 von Gruyères gerät zu hoch. Nach dem Durchstart dreht der Pilot tief (2700 ft/m anstatt wie auf der Anflugkarte vermerkt 3300 ft/m) in die Basis. Er bemerkt, dass er zu tief ist, will die Leistung erhöhen und stellt fest, dass der Motor nicht mehr anspricht. Da er das Flugfeld im Gleitflug nicht mehr zu erreichen vermag, landet der Pilot gegen einen Hügel.

Die Insassen bleiben unverletzt, das Flugzeug ist zerstört.

URSACHE

Der Unfall ist auf eine misslungene Notlandung nach einer Motorpanne zurückzuführen.

DEROULEMENT DU VOL

Le lundi 18 mai 1981, à 9.25 h, le pilote décolle du champ d'aviation de Môtiers à bord de son avion Bücker "Jungmann"; il est accompagné d'un passager.

Il atterrit à Porrentruy à 9.57 h, d'où il repart à 11.42 h pour Buttwil qu'il atteint à 12.41 h. De là, selon ses dires, il tente en vain de téléphoner au champ d'aviation de Gruyères. Malgré cela, il décolle de Buttwil pour cette nouvelle destination.

En survolant l'aérodrome de Gruyères, il aperçoit notamment un avion au décollage. Par la suite, il se rend compte que le terrain est fermé. Il continue néanmoins son approche vers la piste 36 parce qu'il ne veut pas aller se poser à Ecuwillens, où la piste lui semble trop difficile; en outre, Yverdon lui paraît trop loin pour la réserve de carburant dont il dispose encore et il n'a pas sous la main la carte d'approche de l'aéroport de Lausanne.

Il doit cependant interrompre cette approche, car sa hauteur en finale est trop élevée. Il effectue alors un circuit de piste et tourne en base à l'altitude de 2700 pieds. Il s'aperçoit de sa très faible hauteur et veut augmenter la puissance du moteur. Mais dès qu'il touche la manette des gaz, il constate que le moteur ne fonctionne plus et que l'hélice tourne uniquement entraînée par le vent relatif. Réalisant immédiatement qu'il ne parviendra pas à atteindre la piste en vol plané, il se dirige vers une colline pour éviter différents obstacles. Il percute celle-ci avec l'aile droite de son avion qui s'immobilise après quelques mètres, sur le flanc gauche.

Le pilote et son passager sont indemnes.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était en possession d'une licence de pilote privé valable.
- Le champ d'aviation de Gruyères était fermé à l'atterrissage en raison du mauvais état de la piste. Deux croix blanches étaient posées aux seuils de cette dernière et le signal réglementaire indiquant la fermeture se trouvait sur l'aire à signaux.
- L'avion Bücker 131 "Jungmann" HB-UVC était équipé d'un moteur Walter Minor 4/III (4 cylindres en ligne) de 105 ch (78 kW). Son propriétaire avait provisoirement été autorisé à utiliser de l'essence pour automobiles.
- Environ 2 heures après l'accident, le réservoir contenait encore 20 litres de carburant, plus 10 litres de réserve (mesure effectuée 1 1/2 h plus tard).

Selon ses dires, le pilote avait fait le plein du réservoir avant le décollage à Môtiers. Pendant les deux heures de vol qui ont précédé l'accident, l'avion aurait consommé 58 litres de carburant, la contenance totale du réservoir étant de 88 litres. A titre de comparaison: le constructeur du moteur indique une consommation de 25 à 35 litres à l'heure.

- Un vol de reconstitution effectué avec le pilote le lendemain de l'accident a permis d'estimer à 2700 pieds l'altitude à laquelle il avait tourné en base avec le HB-UVC. L'aérodrome de Gruyères se trouve à 2257 pieds/mer. L'altitude prescrite pour le circuit de piste est de 3300 pieds/mer.
- L'examen du moteur en atelier a montré un mauvais fonctionnement de la commande de mélange qui interférait avec celle des gaz du carburateur. Il en résultait un mélange essence-air trop riche, celui-ci pouvant causer une perte de puissance et des ratés, surtout aux bas régimes.

ANALYSE

La panne de moteur peut avoir été provoquée par un mauvais fonctionnement du carburateur. L'accident lui-même est résulté d'un atterrissage forcé dans une zone défavorable.

Divers éléments indiquent une mauvaise préparation du vol par le pilote, notamment parce qu'il a décollé sans savoir si la piste du champ d'aviation de destination était praticable et sans prévoir un aérodrome de dégagement.

De plus, il n'était manifestement pas familiarisé avec l'approche et l'atterrissage à Gruyères vu les altitudes auxquelles il a effectué ses deux essais. En effet, tournant en base à 2700 pieds il ne pouvait même plus voir la piste. Il est évident que lors de la panne du moteur, il ne lui restait plus beaucoup de temps pour choisir un terrain de secours. Il est néanmoins vrai que l'aérodrome de Gruyères est encaissé; l'approche de la piste 36 semble, pour un pilote non familiarisé, parsemée d'obstacles.

CAUSE

L'accident est dû à un atterrissage de fortune manqué, à la suite d'une panne de moteur.

Berne, le 3 septembre 1982 sig. Th. Kaeslin, dr en droit
 sig. J.-P. Weibel
 sig. F. Dubs
 sig. Ch. Lanfranchi
 sig. Ch. Ott, dr en droit