



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

concernant l'accident

du planeur Ka 10 HB-861
survenu le 12 juillet 1983
près de Leysin/VD

ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot war auf dem Flugplatz Bex zu einem lokalen Trainingsflug gestartet. Ungefähr 2 1/2 Stunden später wurde das Segelflugzeug beobachtet, als es oberhalb Leysin gegen einen bewaldeten Abhang flog. Es verlor Höhe, kollidierte mit einer Tanne und zerschellte am Boden.

Der Pilot verstarb kurz nach dem Unfall an den Folgen der erlittenen Verletzungen. Das Segelflugzeug wurde zerstört.

Ursache

Der Unfall ist sehr wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass der Pilot keinen genügenden Abstand zum Hang einhielt.

L'enquête et les rapports d'enquête n'ont pas pour objectif d'apprécier juridiquement les circonstances de l'accident (article 2 alinéa 2 de l'ordonnance du 20 août 1980 concernant les enquêtes sur les accidents d'aviation).

0. SYNOPSIS

0.1 Sommaire

Le pilote avait décollé de l'aérodrome de Bex dans l'intention d'effectuer un vol local d'entraînement.

Environ deux heures et demie plus tard, le planeur est observé se dirigeant en direction d'une pente boisée au-dessus de Leysin. Perdant de la hauteur, il entre en collision avec un sapin et s'écrase au sol.

Le pilote est décédé des suites de ses blessures peu après l'accident. Le planeur a été détruit.

Cause

L'accident résulte vraisemblablement du fait que le pilote n'a pas conservé une distance suffisante entre son appareil et la pente.

0.2 Enquête

L'enquête préalable, menée par M. Hubert Maeder, a été close le 9 octobre 1984 par la remise du rapport du 3 octobre 1984 au président de la commission.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol

Le pilote avait décollé de l'aérodrome de Bex aux commandes du planeur K10, HB-861, à 1344 h *) dans l'intention d'effectuer un vol local d'entraînement. 18 minutes plus tard l'avion remorqueur est de retour. Vers 1615 h, des témoins aperçoivent l'appareil venant du sud se dirigeant presque à angle droit en direction d'une pente boisée au-dessus de Leysin. Subitement le planeur disparaît dans les arbres.

Deux témoins précisent:

- "Il a perdu de l'altitude puis il a piqué dans la forêt";

*) Les temps mentionnés dans ce rapport le sont en heure locale (GMT+2)

"Je l'ai vu balancer deux ou trois fois avant de chuter."

Le pilote d'un autre planeur a rapporté avoir observé sporadiquement pendant une vingtaine de minutes le HB-861 évoluer dans la région. L'émetteur du HB-861 étant hors service aucune liaison radio n'a pu être établie.

L'accident s'est produit dans le bois de Prafandaz, à l'altitude de 1740 m/mer. Coordonnées 565.750/132.800 (voir carte nationale de la Suisse 1:25'000, feuille 1284 "Monthey").

1.2 Tués et blessés

Le pilote a été mortellement blessé.

1.3 Dommages à l'aéronef

Le planeur a été détruit.

1.4 Autres dommages

Dégâts minimes à la forêt.

1.5 Renseignements sur le personnel

+ Citoyen suisse, année de naissance 1942.

Licence de pilote de planeur, délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) le 18 juillet 1973, valable jusqu'au 27 mai 1984, avec qualification pour vols avec passagers du 20 mars 1974.

Expérience de vol:

Au total 422 heures dont 1 heure sur le type en cause en 1978, sur type similaire (KA 6E) 49 h; dans les derniers trois mois 21 h 30 sur Elfe S4.

1.6 Renseignements sur le matériel (planeur HB-861)

Type:	K 10
Constructeur:	Schleicher/Kaiser, Poppenhausen RFA
Année de fabrication:	1964
No de série:	10010
Certificat de navigabilité:	délivré par l'OFAC le 18 novembre 1970.
Certificat d'admission à la circulation:	délivré par l'OFAC le 16 mars 1982, valable jusqu'au 31 mars 1984.
Propriétaire et exploitant:	Groupeement de vol à voile Les Martinets, 1880 Bex/VD.

Le dernier contrôle officiel périodique avait été effectué le 16 mars 1982.

1.7 Conditions météorologiques

1.7.1 Situation générale

Anticyclone sur le nord de l'Atlantique et les Iles Britanniques. Marais barométrique sur l'Europe Centrale. Temps estival, ensoleillé et chaud en Suisse. En altitude, flux du secteur nord-est, 15 à 20 noeuds de 1500 à 3000 m. Isotherme 0° vers 3500 m.

1.7.2 Situation locale

2/8 Cu vers 2500 m, visibilité 10 km, vent faible du secteur sud-ouest, température de l'air 23°C, humidité env. 50%, faible turbulence au voisinage du sol.

1.8 Aides à la navigation

Sans objet dans le cas particulier.

1.9 Télécommunications

Le planeur était équipé d'un VHF COM dont seul le récepteur était en état de fonctionnement.

1.10 Renseignements sur l'aérodrome

Sans objet dans le cas particulier.

1.11 Barographe

S'agissant d'un vol hors compétition, le pilote n'avait pas emporté de barographe.

1.12 Renseignements sur l'épave et l'impact

Le planeur a cassé le sommet d'un sapin avec l'aile gauche puis a basculé en rotation à gauche dans la forêt. Le cockpit a éclaté à l'impact au sol. Les deux ailes, fortement endommagées, sont cassées à la moitié de leur envergure.

Le gouvernail de profondeur de type monobloc est arraché au coté droit.

L'examen de l'épave, notamment des commandes de vol, n'a pas révélé d'anomalie.

1.13 Incendie

Sans objet dans le cas particulier.

1.14 Renseignements médicaux

Le pilote est décédé sur le lieu de l'accident environ 1 h

20 après sa chute des suites de ses blessures. Il était assisté par un médecin de la GASS, transporté par hélicoptère et déposé au treuil environ 15 minutes auparavant.

L'autopsie n'a pas mis en évidence de lésions préexistantes pouvant expliquer l'évènement.

Le pilote n'était pas sous l'influence de l'alcool au moment de l'accident.

1.15 Questions relatives à la survie

L'accident n'était pas survivable.

1.16 Essais et recherches particuliers

Aucun essai ou recherche particulier n'a été effectué.

2. ANALYSE

Le pilote a été observé se dirigeant en vol rectiligne en direction du bois de Prafandaz vraisemblablement à la recherche d'ascendances.

Le planeur s'est approché de la pente sous un grand angle, a perdu de la hauteur puis a basculé dans la forêt après avoir touché un sapin avec l'aile gauche.

Dès lors deux hypothèses peuvent être retenues:

- Le planeur, volant à une vitesse proche de la vitesse minimale de sustentation, a décroché en pénétrant dans un remou ascendant.
- Le pilote s'est laissé surprendre par un rabattant qui a plaqué le planeur dans les arbres.

De toute évidence, le pilote s'est trop rapproché de la pente et n'a pas maintenu un espacement lui permettant de conserver une marge de manoeuvre suffisante.

La position du soleil à l'heure de l'accident permet d'écarter l'hypothèse d'un éblouissement.

L'accident s'est produit environ 2 heures et demie après le décollage. Bien que n'ayant qu'un seul vol à son actif sur le type en cause, on peut admettre que le pilote, vu son expérience générale et son degré d'entraînement, était suffisamment familiarisé avec les caractéristiques et le comportement de l'appareil après ce laps de temps.

3. CONCLUSIONS

3.1 Faits établis

- Le pilote était formellement et matériellement habilité à effectuer le vol projeté.
- Le planeur était normalement admis à la circulation. L'enquête n'a pas révélé d'indices de défauts préexistantes.
- La masse et le centre de gravité se trouvaient dans les limites.
- Le planeur est entré en collision avec un sapin après s'être approché d'une pente boisée, sous un grand angle.

3.2 Cause

L'accident résulte vraisemblablement du fait que le pilote n'a pas conservé une distance suffisante entre son appareil et la pente.

Genève, le 28 novembre 1984

sig. Ch. Ott, dr en droit
sig. J.-P. Weibel
sig. Ch. Lanfranchi
sig. M. Marazza
sig. H. Angst