



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

concernant l'accident

l'accident du planeur DG 100 HB-1597

du 16 juin 1984

à Landeyeux/NE

ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot startet auf dem Flugfeld Neuenburg im Flugzeugschlepp zu einem Trainingsflug. Nachdem er beim Mont Racine auf 1600 m/M geklinkt hat, fliegt er in Richtung Chasseral. Bald stellt er fest, dass er die Höhe infolge Abwind nicht mehr halten kann. Ueber Engollon entschliesst er sich zu einer Aussenlandung auf einem Feld. Da er noch über eine Reserve von 300-380 m verfügt, setzt er den Flug Richtung Nordhang Chaumont fort, wo er erneut Sinken feststellt. Er kehrt deshalb zum vorher gewählten Landefeld zurück. Dabei schätzt er die verbleibende Höhe als ausreichend, um anstelle eines Direktanfluges eine normale Volte zu fliegen. Ueber dem Landefeld bemerkt er aber, dass er viel tiefer als erwartet ist. In einer ersten Reaktion will er geradeaus auf dem anschliessenden Feld landen, fährt kurzzeitig die Luftbremsen aus und entschliesst sich dann aber doch, eine Volte zu fliegen. Er leitet eine Linkskurve ein, im Verlauf derer das Segelflugzeug abschmiert und mit einer elektrischen Leitung kollidiert.

URSACHEN

Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeit.

Zum Unfall haben beigetragen:

- Fehleinschätzung der Höhe über Grund
- mangelnde Entschlusskraft

L'enquête préalable, menée par M. Hubert Maeder, a été close le 16 juillet 1985 par la remise du rapport du 1er juillet 1985 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 DG 100 HB-1597

EXPLOITANT

PROPRIETAIRE) Club neuchâtelois d'aviation, 2022 Bevaix

PILOTE Citoyen suisse, année de naissance 1933

LICENCE de pilote de planeur

HEURES DE VOL	TOTAL 547	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 7
	TYPE EN CAUSE 6	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 2

LIEU Landeyeux (Val-de-Ruz) NE

COORDONNEES 599 250/209 700 **ALTITUDE** 730 m/m

DATE ET HEURE 16 juin 1984 vers 1735 heure locale

TYPE D'UTILISATION vol privé

PHASE DU VOL approche

NATURE DE L'ACCIDENT décrochage

TUES ET BLESSES

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

DOMMAGES A L'AERONEF détruit

AUTRES DOMMAGES néant

DEROULEMENT DU VOL

Le samedi 16 juin 1984, à 1703 heure locale, le pilote décolle de l'aérodrome de Neuchâtel à bord du planeur DG 100, HB-1597, dans l'intention d'effectuer un vol local d'entraînement.

Il largue son remorqueur à l'altitude de 1600 m près du Mont Racine (1439 m/m), puis longe la crête en direction du Chasseral. Après avoir gagné environ 200 m entre la Vue des Alpes et le Mont Amin, il rencontre des rabattants à la sortie du Val-de-Ruz. Apercevant sur sa droite un planeur évoluant au-dessus de la crête du Chaumont, il s'y rend mais ne trouve pas l'ascendance escomptée. Il décide alors de retourner à la Vue des Alpes et s'engage au-dessus de Val-de-Ruz. Perdant beaucoup de hauteur, il renonce à poursuivre dans cette direction et met cap au sud sur Valangin, à l'entrée des Gorges du Seyon, le site le plus bas pour quitter le Val-de-Ruz. Continuant à perdre de la hauteur il envisage un atterrissage en campagne. A la verticale d'Engollon il avise sur sa droite un champ fraîchement ensemencé d'une longueur d'environ 150 m, en légère montée, et bien dégagé. Disposant encore d'une réserve de 300-380 m il poursuit son vol en direction du versant nord du Chaumont qu'il approche avec 0 au variomètre. Il longe quelques instants la pente puis l'abandonne aussitôt au moment où son variomètre passe à - 2 m pour se diriger en direction du champ précédemment repéré et y atterrir. Estimant disposer de suffisamment de hauteur pour entamer une procédure standard il renonce à effectuer une approche directe. Au moment de sortir son train juste avant d'arriver à la verticale du champ, il s'aperçoit qu'il est beaucoup plus bas qu'il ne le pensait.

Son premier reflexe est de se poser droit devant lui dans un champ adjacent. Il actionne les aérofreins l'espace d'une seconde ou deux, tout en jetant un coup d'oeil sur sa gauche. Il estime alors avoir encore suffisamment de hauteur pour virer en vent arrière et entame un virage au cours duquel le planeur s'enfonce sur une ligne électrique, provoquant un court circuit, avant de s'écraser au sol.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était formellement et matériellement habilité à effectuer le vol projeté.
- Le planeur était accompagné de certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation. L'enquête n'a pas révélé d'indice d'anomalie préexistante. Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.
- La situation météorologique générale était caractérisée par la présence d'un anticyclone centré sur l'Europe occidentale. Le vent était faible, du secteur nord-est jusque vers 2500 m.

Dans la région de l'accident la visibilité était d'environ 20 km avec 1/8 de Cu vers 2000 m et 3/8 de Ci vers 9000 m. La température avoisinait 20°C et le point de rosée 9°C. La turbulence était faible à modérée au voisinage du sol.

ANALYSE

L'accident est la conséquence d'un enchaînement de circonstances résultant d'erreurs d'appréciation et d'hésitations, par ailleurs assez fréquentes dans ce genre de situation.

Dans sa déposition le pilote rapporte avoir commis une première erreur en s'éloignant de son terrain après l'avoir choisi. Il explique son comportement par le fait qu'il se sentait à portée des Gorges du Seyon. Il est même d'avis qu'il aurait certainement passé s'il avait poursuivi son vol dans cette direction. Il situe toutefois l'erreur principale dans le fait d'avoir mal évalué sa hauteur au moment où il a pris la direction du champ pour y atterrir: "Je ne m'explique pas pourquoi je n'ai pas vu à temps que je devais faire une approche directe. Cette saison, j'ai effectué plus de 140 atterrissages en qualité de pilote d'avion remorqueur avec largage de corde et atterrissage en une seule approche et je n'ai jamais eu de difficulté à évaluer ma hauteur. Je n'ai jamais du refaire de tour de piste et je n'ai que rarement remis des gaz."

Par la suite, le fait d'avoir pendant un court laps de temps actionné les aérofreins pour atterrir dans un champ contigu au moment d'arriver à la verticale de celui précédemment prévu, puis, après y avoir renoncé, entamé un virage à gauche en direction de la ligne électrique pour une procédure conventionnelle, a placé le pilote dans une situation très délicate: "J'ai alors probablement trop accentué mon virage et j'ai décroché."

La position de l'épave sous la ligne électrique indique bien que le décrochage a eu lieu avant de toucher les câbles.

CAUSES

Vitesse insuffisante.

Facteurs contributifs:

- erreur dans l'évaluation de la hauteur.
- abandon successif des décisions prises.

Berne, le 10 octobre 1985

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