



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

concernant l'accident

de planeur Pilatus B4 PC-11, HB-1142

du 5 août 1990

aux Eplatures / NE

ZUSAMMENFASSUNG HB-1142

Nach einem abgebrochenen Streckenflug zur Erlangung der Silber C - Auszeichnung, startet der Pilot auf dem Flugplatz Les Eplatures mit dem Segelflugzeug Pilatus B4, HB-1142, im Flugzeugschlepp zum Rückflug nach Courtelary.

Er klinkt quer ab La Vue des Alpes, findet nach langem Suchen keinen Aufwind und beschliesst nach Les Eplatures zurückzufliegen. Die Höhe reicht aber nicht mehr aus. Im Endanflug auf ein Aussenlandefeld, rund 300 m südlich des Flugplatzes, will der Pilot einer zu spät erkannten Hochspannungsleitung seitlich ausweichen. Das Segelflugzeug kippt über den linken Flügel und stürzt aus geringer Höhe ab.

Der Pilot wurde verletzt und das Segelflugzeug zerstört.

URSACHE

- . Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeit während einer Aussenlandung beim Ausweichen eines zu spät erkannten Hindernisses.

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Dans le but d'obtenir sa distinction C d'argent de la Fédération Aéronautique Internationale, une femme pilote décolle de l'aérodrome de Courtelary avec l'intention d'accomplir un trajet de 50 km à bord du planeur HB-1142. Au-dessus de la région de la Vue-des-Alpes, elle décide d'interrompre son vol en raison d'un manque d'ascendances thermiques et atterrit sans incident sur l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds/Les Eplatures sans incident.

Afin de rejoindre Courtelary, le planeur HB-1142 est remorqué par l'avion HB-EQE, aux commandes duquel se trouve un membre du groupe de vol à voile de Bienne. Parvenu au travers des flancs de la Vue-des-Alpes, le pilote du planeur largue le câble à une altitude de 1400 m/mer. Constatant que sa hauteur ne lui permet pas de chercher longtemps une ascendance, il décide de tenter un second atterrissage aux Eplatures. En cours de route, quelques faibles turbulences ascensionnelles l'incitent à des détours pour chercher d'éventuels courants favorables à une poursuite du vol vers Courtelary. Finalement, le planeur se trouve trop bas pour rallier la place des Eplatures ce qui contraint le pilote à un atterrissage d'urgence, environ 300 m au sud de l'aérodrome. Une ligne à haute tension décelée trop tard en phase de courte finale l'oblige à effectuer un brusque virage d'évitement. Ce dernier, pratiqué à une trop faible vitesse, provoque un décrochage de sustentation à quelques mètres du sol. L'appareil s'abat sur l'aile gauche puis glisse sur une courte distance avant de s'arrêter en position normale. Le pilote s'extrait de l'habitacle par ses propres moyens, malgré une jambe cassée. L'appareil est détruit.

FAITS ETABLIS

- La femme-pilote était titulaire d'une licence valable et habilitée à effectuer le vol prévu.
- Le planeur était admis à la circulation.
- La masse et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.
- Au moment de l'accident, le temps était beau et se prêtait par conséquent à un vol de distance.
- La hauteur de largage (400 m) au-dessus de l'aérodrome était trop faible pour permettre au pilote de chercher en toute sécurité des ascendances thermiques.
- Les hésitations du pilote ont entraîné un atterrissage d'urgence à environ 300 m de l'aérodrome des Eplatures.

ANALYSE

Au vu des conditions météorologiques et du relief, le largage a eu lieu à une hauteur insuffisante. Les hésitations et le manque d'expérience du pilote l'ont incité à ne pas choisir l'itinéraire le plus direct à destination de l'aérodrome des Eplatures.

L'approche vers le point d'atterrissage, à 300 m au sud de l'aérodrome, a été effectuée à une vitesse telle qu'elle ne permettait pas l'exécution d'un brusque virage destiné à éviter une ligne à haute tension décelée tardivement.

CAUSE

Décrochage au cours d'un atterrissage extérieur, en raison d'un obstacle décelé trop tard.

MM. H. Angst, J.-B. Schmid et R. Henzelin ont pris part à la séance du 26 juin 1992; MM. H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, R. Henzelin et M. Soland ont pris part à la séance du 26 août 1992. Le rapport a été approuvé à l'unanimité.

Berne, le 26 août 1992

COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE
SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION
Le président:

sig. H. Angst