



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

concernant l'accident

du planeur Ka-8b, HB-849
survenu le 25 juillet 1992
à Veysonnaz / VS

ZUSAMMENFASSUNG HB-849

Am Samstag, den 25. Juli 1992 spät nachmittags, führte der Flugschüler einen 53 minütigen Hangeinweisungsflug am Doppelsteuer durch. Um 1953 Uhr startete er, diesmal alleine, mit dem Segelflugzeug Ka-8b, HB-849, zu seinem letzten Ueberhöhungsflug vor der Flugprüfung zur Erlangung des Führerausweises für Segelflieger. Die Aufwindverhältnisse waren günstig. Nach einem Höhengewinn von rund 500 m will der Flugschüler, Gleitschirmfliegern ausweichen und fliegt näher an den Hang. Plötzlich hebt sich die talseitige Fläche hoch. Der Flugschüler versucht zunächst mit Querruder und Fussausschlag rechts das Segelflugzeug wieder waagrecht zu stellen, dreht dann aber gegen den Hang. Im Ausgang der 180° Kurve bekommt das Segelflugzeug Baumberührung.

Ursachen

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Zu geringe Fluggeschwindigkeit in der Flugphase vor der Kurve;
- Hangkurve in ungenügender Höhe und mit ungenügender Geschwindigkeit.

Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aviation

Rapport final

L'enquête préliminaire, menée par M. Remy Henzelin été close le 5 août 1993 par la remise du rapport du 14 juillet 1993 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 CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION DU 20 AOUT 1980)

AERONEF	Planeur Ka-8b	HB-849	
EXPLOITANT	Groupe de vol à voile de la Section Valais de l'AéCS, J.-F. Bonvin, 1951 Sion		
PROPRIETAIRE	Groupe de vol à voile de la Section Valais de l'AéCS, J.-F. Bonvin, 1951 Sion		

PILOTE	Citoyen Suisse, né en 1962			
LICENCE	Carte d'élève-pilote d'aéronef			
HEURES DE VOL	Total	12:13	Au cours des 90 derniers jours	5:49
	Type en cause	2:00	Au cours des 90 derniers jours	2:00

LIEU	Veysonnaz/VS		
COORDONNEES	593 850 / 114 400	ALTITUDE	1840 m/mer
DATE ET HEURE	25 juillet 1992 à 2030 h locale (UTC +2)		

TYPE D'UTILISATION	Ecolage		
PHASE DU VOL	Vol de pente		
NATURE DE L'ACCIDENT	Collision avec des arbres		

TUES ET BLESSES			
	Equipe	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne ou légèrement blessé	1	---	---

DOMMAGES A L'AERONEF	Fortement endommagé
AUTRES DOMMAGES	Quelques dégâts à la forêt

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Préliminaires

Le samedi 25 juillet 1992 à 1723 h, l'instructeur et son élève décollent de Sion à bord d'un planeur pour une initiation au vol de pente. Après avoir atteint l'altitude de 1400 m/mer au dessus du village de Veysonnaz, le planeur se sépare de l'avion remorqueur. Profitant d'ascendances dynamiques favorables, l'instructeur démontre à l'élève la technique du vol de pente ainsi que ses particularités. Au cours de trois montées successives allant de 1300 à 1800 m/mer, l'élève applique les règles enseignées par l'instructeur qui attire encore son attention sur la présence de parapentistes qui volent dans le secteur. Une fois le programme terminé, le planeur atterrit normalement à Sion après 53 minutes de vol.

L'instructeur juge le travail de l'élève satisfaisant et l'installe immédiatement dans le planeur Ka-8b, HB-849 en lui rappelant encore toutes les règles qu'il venait d'appliquer lors du vol en double-commandes.

Déroulement du vol

Le décollage a lieu à 1953 h. Comme lors du vol précédent, le planeur est largué à 1300 m/mer au dessus de l'église de Veysonnaz. Les conditions sont très favorables pour le dernier vol prescrit de gain d'altitude que l'élève doit encore effectuer avant son examen. Rapidement, il atteint 1800 m/mer dans une ascendance forte et régulière. Au cours de ses évolutions, il constate la présence de plusieurs parapentistes et s'en éloigne en s'approchant de la forêt qui recouvre la pente mais où l'ascendance est moins forte. Selon les déclarations du pilote, lors du cinquième passage parallèle à la pente, celle-ci à main gauche, et alors que tous les éléments de vol sont respectés, une forte rafale soulève l'aile droite et déséquilibre brusquement le planeur qui devient très vite incontrôlable. Le pilote maintient le manche à droite et en butée avant, pied droit à fond, mais le planeur continue à s'enfoncer. Il pousse alors le manche à gauche et tourne contre la pente pour faire un virage de 180° au cours duquel la vitesse diminue. A la fin du virage, le pilote redresse la machine puis la cabre pour passer au dessus de la cime des sapins qu'il ne peut éviter. Au moment de l'impact, la machine, très lente, est bloquée net en position horizontale, puis, après quelques secondes, bascule vers l'avant et reste pendue verticalement entre les arbres.

Le pilote est indemne et peut quitter la machine par ses propres moyens. Le planeur est fortement endommagé.

FAITS ETABLIS

Le pilote était détenteur d'une carte d'élève-pilote d'aéronef valable.

Rien ne laisse supposer qu'il ait été affecté dans sa santé avant et pendant le vol.

Son entraînement, son instruction ainsi que ses performances lui permettaient d'entreprendre le vol en question.

Le planeur était admis au vol VFR et muni de documents officiels valables. L'enquête n'a pas révélé de défauts techniques ayant pu favoriser ou provoquer l'accident.

La masse et le centrage de l'appareil étaient dans les limites prescrites.

Dans la zone où le planeur évoluait, les conditions météorologiques étaient favorables

ANALYSE

De la déposition de l'instructeur, il ressort que le vol en double-commandes qui a précédé le vol de l'accident s'est déroulé dans des conditions météorologiques calmes et très favorables au vol de pente.

En fin d'après-midi et avant l'accident, l'élève a effectué deux vols de gain d'altitude avec le même instructeur, soit 31 et 33 minutes sur le planeur Ka-8b, HB-849, ainsi que le vol d'initiation au vol de pente de 53 minutes avec l'instructeur.

Après l'initiation au vol de pente, au cours duquel trois exercices successifs ont été effectués, l'instructeur a jugé que l'élève était apte à partir seul pour le vol de gain d'altitude.

L'élève connaissait bien le secteur pour l'avoir survolé à plusieurs reprises, notamment lors du vol précédent, et les conditions aérologiques qui y régnaient étaient pratiquement les mêmes.

Le fait que le planeur soit devenu incontrôlable après qu'il ait été déséquilibré par une rafale en vol rectiligne dénote qu'à ce moment déjà l'appareil volait à une vitesse trop faible.

La présence des parapentes a incité le pilote à s'éloigner du secteur, mais ne constitue toutefois pas un élément ayant pu contribuer directement à l'accident.

CAUSES

L'accident est dû à:

- une vitesse trop faible dans la phase rectiligne qui a précédé le virage;
- un virage contre la pente à une hauteur et une vitesse insuffisantes.

La commission a approuvé le rapport final à l'unanimité.

R. Henzelin s'est recusé.

Berne, le 2 décembre 1993

COMMISSION FEDERALE D'ENQUETES
SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION
Le Président:

sig. H. Angst