



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

## concernant l'accident

le motoplaneur H36 Dimona, HB-2067

le 30 juillet 1992

à Bressaucourt (JU), lieu-dit: Pietchiesson

## **ZUSAMMENFASSUNG HB-2067**

Am 30. Juli 1992 um 1410 Uhr startete der Pilot in Begleitung seines Bruders mit dem Motorsegler H36 "Dimona", HB-2067, auf der Piste 23 des Flugfeldes Porrentruy zum Rückflug nach Neuchâtel. Westlich Bressaucourt drehte er nach Süden ab. Die Höhe reichte in ansteigendem Gelände bald nicht mehr aus, worauf der Pilot eine Umkehrkurve einleitete, im Verlauf welcher der Motorsegler mit Bäumen kollidierte.

Beide Insassen wurden schwer verletzt. Der Motorsegler wurde zerstört.

## **URSACHEN**

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Unzweckmässige Flugtaktik in hügeligem Gelände;
- Zu spät eingeleitete Umkehrkurve.

**Rapport final**

L'enquête préliminaire, menée par M. Olivier de Sybourg a été close le 27 décembre 1993 par la remise du rapport du 22 novembre 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)

---

<b>AERONEF</b>	Motoplaneur H36 Dimona	HB-2067
<b>EXPLOITANT</b>	Club Neuchâtelois d'aviation, Aérodrome, 2013 Colombier	
<b>PROPRIETAIRE</b>	Club Neuchâtelois d'aviation, Aérodrome, 2013 Colombier	

---

<b>PILOTE</b>	Citoyen suisse, né en 1972			
<b>LICENCE</b>	pilote de planeur			
<b>HEURES DE VOL</b>	Total	111:51	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	6:04
	Type en cause	47:34	<b>Au cours des 90 derniers jours</b>	6:04

---

<b>LIEU</b>	Bressaucourt / JU, lieu-dit: Pietchiesson		
<b>COORDONNEES</b>	568 280 / 247 100	<b>ALTITUDE</b>	760 m/mer
<b>DATE ET HEURE</b>	30 juillet 1992, 1415 h locale (UTC+2)		

---

<b>TYPE D'UTILISATION</b>	VFR privé
<b>PHASE DU VOL</b>	Vol de montée
<b>NATURE DE L'ACCIDENT</b>	Collision avec des arbres

---

**TUES ET BLESSES**

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	1	1	---
Indemne ou légèrement blessé	---	---	---

<b>DOMMAGES A L'AERONEF</b>	Détruit
<b>AUTRES DOMMAGES</b>	Arbres cassés

## CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le 30 juillet 1992, vers 0930 h, le pilote et son frère quittent l'aérodrome de Neuchâtel à bord du motoplaneur HB-2067 à destination de la place de Porrentruy où ils atterrissent à 0954 h. Au cours de la matinée, trois vols locaux de brève durée sont effectués avec différents passagers. Aux environs de 1400 h, le pilote procède aux vérifications d'usage en vue du vol de retour pour Neuchâtel. Après s'être installé à bord du motoplaneur en compagnie de son frère, il décolle à 1410 h sur la piste 23 suivi d'un cap 190° pour le vol de montée. A l'approche de la crête du lieu-dit "Pietchiesson", le pilote remarque soudainement que sa hauteur est insuffisante et engage un virage serré sur la gauche. Juste après cette manoeuvre, l'aile droite du HB-2067 heurte un arbre et provoque ainsi la chute du motoplaneur dans un mouvement de rotation de 90° sur la droite. Le choc est amorti par la densité des arbres de la pépinière située à cet endroit. L'appareil s'immobilise en position de piqué prononcé et repose uniquement sur le nez, l'arrière de la machine étant maintenu en l'air par les branches des arbres environnants. Deux personnes travaillant à proximité portent immédiatement secours à l'équipage et alertent l'hôpital de Porrentruy.

## FAITS ETABLIS

- Le pilote détenait une licence de pilote de planeur .
- Aucun élément n'indique qu'il ait été affecté dans son état de santé lors du vol concerné.
- Le motoplaneur HB-2067 était admis à la circulation VFR de jour en exploitation non commerciale. L'enquête n'a révélé aucune défectuosité de celui-ci.
- Le réservoir contenait 30 l d'essence; la masse et le centrage se trouvaient dans les limites prescrites.
- Le décollage s'est effectué avec le calage de l'hélice au petit pas qui n'a pas été modifié au cours du vol de montée.
- L'équipage était attaché au moyen de harnais de sécurité quatre points qui ont résisté aux chocs.
- L'appareil n'était pas équipé d'un ELT.
- La situation météorologique générale était la suivante: L'anticyclone centré sur l'Europe Orientale influence le temps en Suisse. Un courant du sud-ouest entraîne de l'air chaud et relativement instable vers les Alpes.

### Situation locale:

La Chaux de Fonds	13h40	35005/08kt	Ciel clair	+27/+13
Chasseral	13h40	24007/13kt	-----	+20/+11
Fahy	13h40	24003/10kt	4/8 Cirrus	+29/+16

Prévision pour le vol à voile du 30 juillet 1992:

Inversion: stable vers 1500 m/mer

Isotherme de 0 degré: 4400 m/mer

0-2/8 Cumulus sur le Jura. Bases: 2300-2700 m/mer

Formation de cellules orageuses en cours d'après-midi.

Thermiques: modérés à bons ( 1,5-2,5 m/sec ) détruits en soirée par des surdéveloppements.

Vents à 1000 m/mer: 24008 kt et à 2000 m/mer 25015 kt.

ANALYSE

Le vol en question ne constituait en fait qu'un survol de retour par beau temps. Dès lors, le pilote opta pour le chemin le plus direct au cap 190° après l'évitement des villages de Courtedoux et Bressaucourt. A l'approche de la crête du Pietchiesson, il ne modifia pas sa route car la vitesse ascensionnelle du motoplaneur lui paraissait bonne et se présenta frontalement à l'obstacle en vol de montée (voir annexe). La présence de thermiques ainsi que son expérience véli-vole l'incitèrent à se rapprocher de la pente, toutefois sa position ne lui offrait qu'une vue partielle du relief. Lorsque l'appareil fut privé de ses courants ascendants, le pilote n'eut point d'autre échappatoire que d'effectuer un virage serré de presque 180° sur la gauche. Comme le motoplaneur volait à basse vitesse et faible hauteur, il s'enfonça au cours de cette manoeuvre et le pilote ne put éviter la collision de l'aile droite avec la cime des arbres en redressant le virage. La survie des occupants du HB-2067 tient aux faits que ceux-ci étaient attachés au moyen de harnais quatre points et que la grande densité de jeunes sapins plantés à cet endroit ait amorti le choc de la collision avec le sol.

Lors du franchissement d'un obstacle, il peut se trouver des situations météorologiques qui obligent le pilote à renoncer. C'est pourquoi il est primordial de toujours se préparer une porte de sortie en volant obliquement, voire parallèlement avant le passage des crêtes. De plus, il est recommandé de franchir les cols et les crêtes à une hauteur minimale de 300 mètres en vol horizontal pour pallier aux effets des éventuels brusques changements de vents provoqués par le relief.

CAUSES

L'accident est dû à:

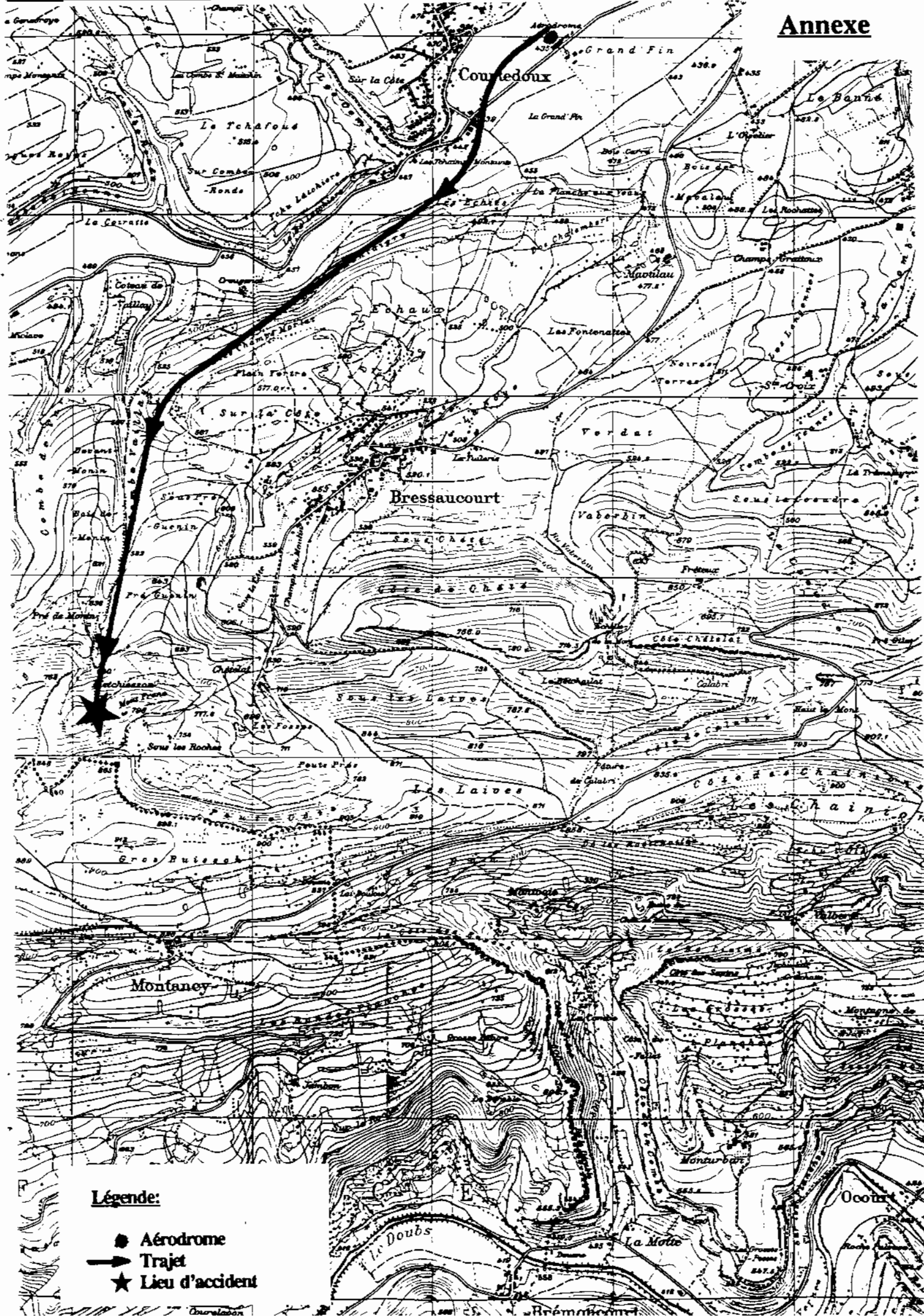
- une tactique de vol inadéquate dans le relief;
- une manoeuvre de retour effectuée trop tardivement.

La commission a approuvé le rapport à l'unanimité.

Berne, le 16 mars 1994

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

sig. H. Angst



**Légende:**

- Aérodrome
- ➔ Trajet
- ★ Lieu d'accident