



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

concernant l'accident

du planeur HB-120

survenu le 27 juin 1964

près de l'aérodrome de Lausanne

Décision prise par voie de circulation

LA COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS D'AERONEFS

dans l'affaire

accident du planeur HB-120

survenu le 27 juin 1964

près de l'aérodrome de Lausanne

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art.19.2,

et, d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art.27 ss. de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 13 octobre 1964, transmis à la Commission le 20 octobre 1964, est approuvé, avec deux amendements. [...CE...]

Circulation 2/12 novembre 1964.

24. Situation météorologique

Nuageux, chaud, tendance orageuse.

Vent : env. 10 nœuds NE.

3. RECIT DE L'ACCIDENT

L'élève-pilote avait reçu la mission d'exécuter si possible un vol à voile d'une durée d'au moins 30 minutes pour remplir ainsi une condition pour l'admission à l'examen pour [...CE...] l'obtention de la licence de pilote de planeur. Parti à [...] 1422 h de l'aérodrome de la Blécherette, et s'étant fait remorquer à env. 600 m sur place, il réussit à tenir l'air pendant presque une heure. Ayant décidé de rentrer, il prépara sa prise de terrain en survolant à env. 150 m le seuil de piste 01 en direction est-ouest, c'est-à-dire perpendiculairement à l'axe d'atterrissage. Ceci est conforme aux usages locaux et aux instructions qui lui avaient été donnés. De cette position, le pilote doit ensuite exécuter trois virages de 90° à gauche pour se mettre dans l'axe d'atterrissage : Après le premier, il s'éloigne en "vent arrière" du terrain, après le deuxième il atteint "en base" l'axe d'atterrissage et après le troisième, il revient "en finale" vers le terrain pour y atterrir.

C'est bien ainsi que l'élève-pilote voulut procéder. Mais après le deuxième virage, il dut constater qu'il était déjà trop bas pour rejoindre l'axe d'atterrissage, une rangée d'arbres se dressant entre lui et cet axe. Il fit donc demi-tour et se vit forcé de faire un atterrissage de fortune en dehors de l'aérodrome. Il vit un terrain approprié immédiatement sous lui - l'aérodrome de La Blécherette se trouve sur un plateau surélevé - et décida de s'y poser. Mais comme il se retrouva dans une situation analogue à la précédente, il n'eut pas d'autre possibilité que d'exécuter à nouveau trois virages de 90° pour rejoindre son nouvel axe d'atterrissage. Les 25 à 30 m de hauteur dont il disposait s'avérant insuffisants pour cette manœuvre, le planeur toucha, au cours du troisième virage, le sol du bout de son aile gauche provoquant un pivotement du planeur qui s'abattit (heure de l'accident : 1521 HEC).

4. DEGATS

41. Le pilote n'a pas eu de mal.

42. Le planeur a eu l'avant du fuselage détruit (env. 25 à 30 % de casse). Comme il s'agit d'un "vétérane" construit en 1934, il est peu probable que le planeur sera réparé.

43. Dégâts au sol : Quelques dégâts aux cultures sans grande importance.

5. DISCUSSION

51. Au cours de son vol d'approche dont la tactique en principe était correcte, l'élève-pilote semble avoir mal adapté sa demi-volte aux conditions existantes (vent de 10 nœuds du NE). Il resta trop longtemps en vent arrière jusqu'à ce que la rangée d'arbres qu'il longeait l'empêche de continuer son circuit d'approche. Il s'agit apparemment d'une erreur d'appréciation qui peut s'expliquer par le peu d'expérience qu'avait l'élève-pilote sur le type de planeur en question.

On doit également tenir compte du fait que l'aéroport de Lausanne est situé sur un plateau surélevé et que le terrain survolé au cours de la volte est environ 50 m plus bas que la piste sur laquelle on doit finalement se poser. Le pilote qui vole en vent arrière et qui ne voit plus l'aérodrome peut facilement être induit en erreur par cette différence de niveau.

52. N'ayant plus la possibilité de rejoindre l'aérodrome de la Blécherette, l'élève-pilote se vit contraint à un atterrissage de fortune sur le seul terrain entrant raisonnablement en considération. Mais comme ce terrain se trouvait immédiatement sous lui, les 25-30 m de hauteur dont le pilote disposait n'étaient pas suffisants pour permettre une approche correcte au cours d'un virage à trop basse altitude, le planeur accrocha le sol avec son aile gauche.

6. CONCLUSIONS

L'accident est dû à une erreur d'appréciation au cours du vol d'approche. Le pilote fut ainsi contraint de faire un atterrissage de fortune qui, commencé dans des conditions défavorables, s'est terminé par une casse.

[...CE...] Berne, le ...13 octobre... 1964

L'enquêteur