



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

concernant l'accident

du planeur Ka-8 HB-824

survenu le 4 juillet 1966

à Delémont

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire

accident du planeur Ka-8 HB-824

survenu le 4 juillet 1966

à Delémont

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 14 novembre, transmis à la Commission
le 22 novembre 1966, est approuvé.

Circulation 15. / 16. décembre 1966.

Cas similaires :

HB-809, 1.6.1966, Bazenheid (Rapport final no 326)

HB-634, 3.6.1966, Petit-Martel (no 327)

R A P P O R T D ' E N Q U E T E

concernant l'accident
du planeur Ka-8 HB-824
survenu le 4.7.1966
à Delémont

0. RESUME

Contraint d'atterrir en campagne, le pilote perd le contrôle de son planeur qui s'écrase au sol. Le pilote est indemne.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le 4.7.1966 à 1223 heure locale. Le Bureau d'enquête en a été informé par téléphone à 1400 h, par le chef de place de l'aérodrome de Dittingen.

L'enquête a été ouverte le même jour par l'enquêteur soussigné en collaboration avec la police cantonale à Delémont qui effectua le constat.

2. ELEMENTS

21. Pilote : Année de naissance 1933

Licence de pilote de planeur délivrée le 1.8.1964, valable jusqu'au 7.9.1967, avec qualification pour vols avec passagers du 4.8.1965.

Début de l'écolage, le 28.4.1963 à Dittingen.

Expérience de vol : au total 61:25 h et 170 atterrissages, dont 15:05 h et 18 atterrissages sur planeur Ka-8.

Dans les derniers trois mois, 10:22 h et 13 atterrissages dont 1:31 h et 2 atterrissages sur Ka-8.

Le dossier du pilote ne mentionne aucun incident, accident ou infraction aux règles de l'air.

L'enquête n'a pas révélé d'indice permettant de supposer que le pilote ne fût physiquement pas apte au vol le jour de

l'accident.

22. Planeur

Propriétaire et exploitant : Segelflugsgruppe Zwingen

Type : Ka-8B

Certificat d'admission à la circulation du 30.7.1965 valable jusqu'au 30.6.1967

Caractéristiques : monoplace d'entraînement et de performance ; (fuselage en tubes d'acier soudés et aile en bois)

Vitesse de décrochage statique : 50 km/h IAS.

Poids max. autorisé 310 kg, au moment de l'accident env. 275 kg. Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

L'enquête n'a pas révélé d'insuffisance du matériel.

23. Terrain

Carte nationale de la Suisse 1:50'000, feuille 223, Delémont

L'accident s'est produit à env. 2 km au SSW de Delémont, dans un champ situé env. 500 m au sud de l'ancienne place d'aviation.

Coordonnées : 592.400/244.200, altitude 425 m.

24. Météo

Extrait de la prévision vol à voile établie par la Centrale météorologique de l'Aéroport de Kloten :

Une perturbation orageuse a traversé la Suisse au cours de la nuit. Des masses d'air chaud et humide venant du SW continuent d'envahir notre pays. Le temps orageux se maintient.

1 à 3/8 Cu, base env. 2000 m/Mer ; à partir de midi, formation de Cb sur le Jura et les préAlpes.

Inversion : aucune

Thermiques : bonnes

3. RECIT DE L'ACCIDENT

31. Le lundi 4.7.1966 à 1133 heure locale, le pilote décolle de l'aérodrome de Dittingen/BE à bord du planeur Ka-8B, HB-824, dans l'intention de tenter l'épreuve de distance (min. 50 km) exigée pour l'obtention de l'insigne de performance «D» de la FAI.

32. Le Pilote, qui a choisi de se rendre à La Chaux-de-Fonds, largue son remorqueur 6 minutes après l'envol à env. 900 m/sol à la verticale de Liesberg, 6 km au sud du terrain, puis, après un léger gain de hauteur met le cap sur les Eplatures. Dans le bassin de Delémont, le pilote perd de l'altitude mais retrouve in extremis une ascendance qui le reporte à 1400 m/sol. Apercevant ensuite un cumulus en formation au-dessus du Mt. Raimeux, 10 km au SE de Delémont, il se dirige dans cette direction.

L'ascendance escomptée ne s'étant pas manifestée, le pilote quitte le Mt. Raimeux avec cap à l'ouest et 0 au variomètre. Perdant par la suite régulièrement de la hauteur, le pilote renonce à poursuivre son vol et décide de se poser près de Delémont, à l'emplacement de l'ancien aérodrome, transformé en deux terrains de football placés en ligne et orientés SW-NE.

33. Après quelques spirales en bordure de terrain suivies d'une demi-volte à main gauche, le pilote se présente pour l'atterrissage vent debout en direction NE. Le pilote, qui a prévu de se poser sur la bande gazonnée comprise entre les montants des buts et la bordure sud des pelouses, sort les aérofrenes et amorce conjointement une glissade à gauche. Au cours de l'approche il constate que les traits blancs en bordure des emplacements de jeu, qu'il avait cru identifier comme étant des bandes de démarcation à même le sol, se trouvent être en réalité des piquets de bois marquant les angles des pelouses. Jugeant l'espace libre trop restreint, le pilote décide de modifier quelque peu sa trajectoire et d'atterrir dans une parcelle adjacente, cultivée mais apparemment libre d'obstacles, située à droite de son axe. Toujours en configuration glissade à gauche, le pilote veut redresser son appareil et virer à droite, mais perd au cours

de cette manœuvre la maîtrise de son planeur qui percute le sol vent de dos dans un pré plus de 400 m à droite de l'emplacement d'atterrissage primitivement prévu. Le planeur touche le sol d'abord avec l'aile droite qui se brise à la moitié de l'envergure, puis avec l'avant du fuselage qui est embouti. L'appareil effectue encore un demi-tour sur lui-même au cours duquel le stabilo est arraché et le fuselage gravement endommagé.

4. DOMMAGES

41. Le pilote est sorti indemne de l'accident.

42. Le planeur d'une valeur d'env. 10'000 francs a été endommagé à 80 %.

43. Au sol : néant.

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. Selon la déposition du chef du groupe propriétaire de l'appareil, le pilote aurait entrepris son vol par des conditions météorologiques peu favorables à l'exécution d'un premier vol de distance et sans être en possession d'une autorisation formelle d'un instructeur du club.

Une obligation de ce genre n'étant pas expressément prévue dans les statuts du club, le pilote déclare avoir, de bonne foi, ignoré cette clause.

52. Lorsqu'il prit la décision d'interrompre son vol, le pilote avait le choix entre plusieurs terrains praticables. La longueur de la bande gazonnée prévue initialement pour l'atterrissage était de 250 m, la distance entre les buts et les piquets d'angle de 24 m. L'envergure du planeur était de 15 m.

53. L'analyse du barogramme a révélé que la composante verticale de la vitesse d'impact a été d'env. 6 m/s.

6. DISCUSSION

Bien que la bande de terrain choisie par le pilote eût été objectivement suffisante pour permettre un atterrissage sans dommage, celui-ci surpris et impressionné par la présence des piquets qu'il n'identifia qu'en finale, préféra se poser dans le champ parallèle situé à droite de son axe. Mais lorsqu'il voulut passer de la configuration glissade à gauche dans laquelle il se trouvait à celle du virage à droite, il perdit, très vraisemblablement par suite d'une confusion dans l'utilisation des commandes, la maîtrise de son planeur qui finalement devenu trop lent et fortement incliné à droite percuta le sol avec l'extrémité de l'aile.

7. CONCLUSION

L'accident est dû au fait que le pilote, lors de son premier atterrissage en campagne, surpris à l'approche par la présence d'obstacles en bordure de l'emplacement où il se proposait d'atterrir voulut au dernier moment changer de terrain et perdit, au cours de la manœuvre que cette décision impliquait, la maîtrise de son planeur qui s'abattit.

Berne, le 14 novembre 1966

D'enquêteur