



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

concernant l'accident

du planeur Ka-8B HB-849

survenu le 9 juillet 1967

près de Lausanne

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire

accident du planeur Ka-8B HB-849

survenu le 9 juillet 1967

près de Lausanne

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2 de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960,

et, d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 et s. des prescriptions susmentionnées

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 18 septembre, transmis à la Commission le 6 octobre 1967, est approuvé.

Circulation 10./23.11.1967

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

concernant l'accident
du planeur HB-849
survenu le 9 juillet 1967
près de Lausanne

0. RESUME

Contraint d'atterrir en campagne par manque d'ascendances, le pilote perd à l'atterrissage la maîtrise de son planeur qui s'abat dans un champ.

Le pilote est blessé et l'appareil sérieusement endommagé.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le 9 juillet 1967 aux environs de 1235 heure locale et a été notifié au Bureau fédéral d'enquête des accidents d'aviation, par téléphone à 1315 h, par le service de piquet de l'Office fédéral de l'air.

L'enquête conduite par l'enquêteur soussigné a été ouverte sur les lieux de l'accident le même jour à 1600 h, en collaboration avec la gendarmerie locale et le service d'identification judiciaire de la police cantonale vaudoise.

2. ELEMENTS

21. Pilote : Année de naissance 1948

Licence de pilote de planeur délivré le 13 juillet 1966 valable jusqu'au 26 avril 1969.

Début de l'écolage le 4 avril 1965 à Lausanne.

Expérience de vol : au total 59:11 heures et 153 atterrissages dont 24:09 heures et 35 atterrissages sur planeur Ka-8B. Dans les derniers trois mois 25:38 heures et 30 atterrissages, dont 16:03 heures et 16 atterrissages sur le type d'appareil sinistré.

Evénements particuliers : néant.

L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que le pilote ne fût pas apte au vol le jour de l'accident.

22. Planeur

Propriétaire et exploitant : groupement de vol à voile
de la section vaudoise de
l'Aé.C.S.

Type : Ka-8B.

Certificat d'immatriculation et d'admission à la circulation
délivré le 24 mai 1966, valable jusqu'au 18 mai 1968.

Caractéristiques : monoplace d'entraînement et
de performances ; fuselage
en tubes d'acier, aile en
bois et toile.

Poids maximum autorisé 310 kg, au moment de l'accident environ
285 kg. Le centre de gravité se trouvait dans les limites
prescrites.

Vitesse minimum indiquée : 60 km/h.

L'examen des débris de l'appareil n'a rien révélé de
particulier

23. Terrain

Carte nationale de la Suisse 1:50'000, feuille 261, Lausanne.

L'accident s'est produit à environ 5 km à l'est de l'aérodrome
de La Blécherette, sur les Monts-de-Pully, dans un champ, en
contrebas de la route Lausanne - Savigny, à l'ouest du lieu-
dit "Les Trois Chasseurs".

24. Météo

241. Situation générale :

Anticyclone centré sur l'ouest de la France se déplaçant en
direction de l'Europe centrale ; régime de bise.

242. Situation locale :

3/8 Cu avec base à 1400 m/sol, vent du secteur nord à nord-
est, faible à modéré, température 20°C, humidité, relative 42

%.

3. RECIT DU VOL ET DE L'ACCIDENT

Le dimanche 9 juillet 1967 à 1210 heure locale, le pilote décolle de l'aérodrome de La Blécherette à bord du planeur Ka-8B HB-849, dans l'intention d'effectuer un vol de durée de 3 heures, performance exigée pour l'obtention de l'insigne D de la Fédération aéronautique internationale.

Quelques minutes après l'envol, le pilote largue son remorqueur à environ 1200 m/M dans une ascendance à l'ouest du terrain dans la région d'Epalinges. Après un léger gain de hauteur qui le porte à 1400 m, altitude maximum atteinte au cours de ce vol.

Le pilote s'éloigne en direction du Chalet-à-Gobet. Pris dans des rabattants, le pilote met cap au sud et se dirige en direction d'un cumulus en formation entre Savigny et les Monts-de-Pully, qu'il atteint à environ 200 m/sol.

L'ascendance escomptée ne s'étant pas manifestée, le pilote, dans l'impossibilité de regagner l'aérodrome, prend la décision d'interrompre là son vol et de se poser dans un pré qu'il repère en contrebas de la route Lausanne - Savigny. Peu après, à 1235 h, soit 25 minutes après le décollage, le planeur s'abat dans un champ de maïs, dans la région choisie par le pilote pour son atterrissage.

La gendarmerie d'Epalinges avisée téléphoniquement par un témoin arrive sur place 10 minutes après l'accident. Extrait du rapport établi par la gendarmerie : « Le pilote était encore assis aux commandes. Blessé au visage, il paraissait ne se souvenir de rien, et, à part ses noms et adresse il n'a pu donner aucune explication utile. Il a aussitôt été conduit à l'hôpital cantonal de Lausanne au moyen de l'ambulance de la police municipale. »

4. DOMMAGES

41. Le pilote a été blessé à la tête (plaie et commotion), au bras droit (fracture) et au bassin (fracture). La durée de l'hospitalisation a été de cinq semaines, la durée de l'incapacité de travail de deux mois et demi.

42. Le planeur d'une valeur d'environ 13'000 francs a subi d'importants dommages, spécialement au fuselage où la partie antérieure a été emboutie. Les frais de remise en état se sont élevés à 50 % de la valeur de l'appareil.

43. Dégâts à la surface : néant.

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. Dépositions du pilote :

Interrogé une deuxième fois le lendemain de l'accident à l'hôpital par la gendarmerie, le pilote déclara avoir amorcé sa manœuvre d'atterrissage en se dirigeant vers l'ouest à une vitesse d'environ 100 km/h. Alors qu'il se trouvait à une dizaine de mètres de hauteur, il fut subitement plaqué au sol sans en comprendre la raison. Dans sa déposition le pilote précise ne pas avoir osé se poser dans une autre direction en raison de la présence de deux lignes aériennes à haute tension.

Dans son rapport à l'enquêteur, le pilote mentionne qu'après avoir repéré un terrain herbeux dans la région des Trois Chasseurs au sud de la route Lausanne - Savigny, il effectua deux spirales au-dessus du champ, puis se dirigea vers le sud avant de virer en base à main gauche et se présenter à l'atterrissage dans la direction opposée. La bise soufflait par rafales et l'air était agité. A un moment donné, il réalisa que sa vitesse relative était insuffisante et rentra les volets qu'il avait partiellement sortis en base. Mais l'appareil glissa sur l'aile gauche en piquant du nez. Après un quart de tour, il percuta le sol avec l'avant du fuselage et l'extrémité de l'aile gauche, rebondit sous l'effet du choc, puis effectua encore une rotation de 45° avant de s'immobiliser en pylône. Le pilote précise dans son rapport que la phase de la perte de contrôle ne revint à sa mémoire que deux à trois jours après l'accident, ce qui ne lui permet pas d'affirmer sa complète authenticité.

52. Deux témoins identifiés par la gendarmerie ont fait les dépositions suivantes :

1. Année de naissance 1934

« Je circulais en automobile sur la route Oron - Lausanne... Environ 200 m avant le tournant des Trois Chasseurs, je remarquai un planeur qui semblait en difficulté. Il perdait de l'altitude... Pour mieux suivre sa manœuvre, je me suis arrêté au parc du restaurant des Trois Chasseurs. Le planeur effectua un virage à droite, puis tomba peu après dans un champ. Je ne l'ai pas vu lorsqu'il a touché le sol. Je me suis aussitôt porté au secours du pilote qui était coincé sur son siège. »

2. Année de naissance 1913

« Je me trouvais derrière ma maison lorsque je vis passer à basse altitude un planeur qui venait de la Claie-aux-Moines et se dirigeait vers Lausanne. Alors qu'il survolait le bas du hameau de Montblesson, il vira à gauche en direction des Trois Chasseurs, puis effectua un tour complet au-dessus d'un champ tout en descendant. Alors qu'il était proche du sol, l'arrière du planeur se dressa et l'appareil tomba à pic. Je ne me suis pas rendue, sur les lieux mais ai immédiatement avisé la gendarmerie. »

6. DISCUSSION

La phase du vol précédant l'accident n'a pas pu être reconstitué, les dépositions du pilote et des témoins interrogés présentant quelques contradictions. Il ressort toutefois du récit du pilote que, n'ayant pas rencontré les ascendances nécessaires à la poursuite de son vol, il décida de l'interrompre pour atterrir. Bien que la cause immédiate de l'accident doive être attribuée, ainsi que le montrent les déformations subies par la structure, à une abattée à proximité du sol, abattée consécutive à une perte de contrôle provoquée par une vitesse relative insuffisante, il ne fait pas de doute que l'origine de la casse doit être recherchée dans le retard apporté par le pilote à sa décision d'interrompre le vol.

Le terrain choisi était objectivement praticable, pour autant toutefois que le pilote disposât encore d'une réserve de hauteur suffisante, lui permettant de se présenter correctement pour l'approche finale, ce qui, au vu des différentes dépositions et ainsi qu'en témoigne l'issue du

vol, ne semble pas avoir été le cas.

7. CONCLUSION

L'accident est dû à une perte de vitesse au voisinage du sol au cours d'un atterrissage de fortune en campagne.

Berne, le 18 septembre 1967

L'enquêteur