



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

concernant l'accident

de planeur Ka-8B HB-849

survenu le 5 mai 1968

près de Villars-le-Terroir VD

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire

accident de planeur Ka-8B HB-849

survenu le 5 mai 1968

près de Villars-le-Terroir VD

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 15 juillet 1968, transmis à la Commission le 30 juillet 1968, est approuvé.

Circulation, 9./25.9.1968.

Rapport d'enquête
concernant l'accident
du planeur Ka-8B HB-849
survenu le 5 mai 1968
près de Villars-le-Terroir/VD

0. RESUME

Contraint d'atterrir en campagne par manque d'ascendance, le pilote perd en courte finale le contrôle de son planeur qui s'écrase dans un champ.

Le pilote est sorti indemne de l'appareil qui a été gravement endommagé.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le dimanche 5 mai 1968 aux environs de 1225 heure locale.

Il a été notifié au Bureau fédéral d'enquête des accidents d'aviation à Berne, par téléphone à 1450 h, par la permanence de l'Office fédéral de l'air.

L'enquête a été ouverte sur les lieux de l'accident le même jour à 1645 h, par l'enquêteur soussigné.

2. ELEMENTS

21. Pilote : Année de naissance 1923

Licence de pilote de planeur, délivrée le 7 novembre 1959, valable jusqu'au 6 mai 1969, avec qualification instructeur du 22 avril 1965,

Expérience de vol : au total 603:14 heures et 2804 atterrissages ; sur planeur 203:47 heures et 629 atterrissages dont 14:44 heures et 22 atterrissages sur Ka-8 ; dans les derniers trois mois 18:14 heures et 59 atterrissages dont 8:47 heures et 20 atterrissages sur planeurs. Au cours de cette période aucun vol sur Ka-8.

Nombre d'atterrissages en campagne : 2

Date du dernier atterrissage en campagne : mai 1964.

Evénements particuliers : néant.

Date du dernier examen médical : 9 mai 1967.

L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que le pilote n'était 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'AeCS.

Type : Ka-8B; n° et année de
fabrication : 8559/Gö/1966.

Caractéristiques : monoplace à aile cantilever
; construction mixte
(fuselage en tube d'acier
et aile en bois).

Permis de navigation : autorisation par intérim
délivrée par la section du
matériel aéronautique de
l'Office fédéral de l'air,
le 22 avril 1968, valable
jusqu'au 28 mai 1968.

L'appareil, fabriqué à Villigen/Schwarzwald/BRD, d'après les plans originaux estampillés Pfl a été importé le 18 mai 1966 par son propriétaire actuel.

Le dernier examen périodique OFA avait été effectué le 17 mai 1967. Le 9 juillet de la même année, le planeur était gravement endommagé lors d'un atterrissage en campagne. La réparation du fuselage fut confiée au fabricant, celle de la voilure à Herzogenbuchsee. Le vol de contrôle après la remise en état de l'appareil fut effectué le 6 avril 1968 à Lausanne. Dans son rapport d'essai en vol, il releva les caractéristiques de décrochage suivantes :

- signe précurseur à l'approche de la vitesse minimum :
légère vibration ;

- comportement lors du décrochage : bascule sur l'aile droite.

Poids et centrage : poids maximum autorisé 288 kg ; poids lors du vol qui se termina par l'accident environ 280 kg. Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

23. Terrain :

Carte nationale de la Suisse 1:50'000, feuille 251 La Sarraz.

L'accident s'est produit environ 13 km au NNE de l'aérodrome de Lausanne-Blécherette, dans un champ, en bordure du bois de la Charbonnière, environ 1,5 km au NE de Villars-le-Terroir.

Coordonnées : 539.780-168.850 à l'altitude de 650 m/mer.

24. Météo :

Situation locale : 3/8 de cumulus avec base à 1800 m/mer ; pas de précipitation ; visibilité 50 km ; vent variable entre 5 et 10 nœuds, température + 16°C. Turbulence modérée jusqu'à 200 m/sol.

3. RECIT DU VOL ET DE L'ACCIDENT

Le pilote avait décollé à 1148 h de l'aérodrome de la Blécherette dans l'intention d'effectuer un vol local d'entraînement.

Quelques minutes après l'envol, le pilote largua son remorqueur à environ 1000 m/sol, à la verticale d'Assens, environ 7 km au N de l'aéroport, puis se mit à prospecter la région à la recherche d'ascendances. Ces dernières étant très faibles, le pilote envisagea de retourner à la Blécherette mais, rencontrant des rabattants de plus en plus forts, réalisa bientôt qu'il ne lui était plus possible de rejoindre l'aérodrome et décida d'atterrir dans un champ qu'il repéra au NE de Villars-le-Terroir, entre la route cantonale Lausanne - Yverdon et le bois de la Charbonnière.

Disposant d'une confortable réserve de hauteur, le pilote décrivit d'abord 2 virages de 360° en bordure S du terrain choisi (dimensions 40 x 350 m, orientation NW-SE) puis, traversant celui-ci perpendiculairement à l'axe d'approche,

vira à main droite en vent arrière sur le bois de la Charbonnière et après un virage de 180° dans le même sens, se présenta, les aérofreins sortis de moitié, pour l'approche finale en direction NW. Le pilote franchit à bonne hauteur une étroite corne de forêt garnie d'arbres d'environ 15 m, mais sitôt après avoir passé l'obstacle l'appareil perdit brusquement de l'altitude et s'inclina vers l'avant. Le pilote, surpris, tira sur le manche pour rétablir, mais la sollicitation resta sans effet. L'appareil percuta le sol sous un angle d'env. 30°, avec l'aile droite et le nez, env. 60 m au-delà de la rangée d'arbres, puis rebondit 8 à 10 m avant de s'immobiliser dans l'herbe à env. 40 m de la bande de terrain prévue pour l'atterrissage.

4. DOMMAGES

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

42. Le planeur a été fortement endommagé, notamment au fuselage dont l'avant a été complètement embouti, ainsi qu'à l'aile droite, Les frais de remise en état ont été estimés à environ 35 % de la valeur de l'appareil.

43. Dégâts au sol: néant.

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

L'indicateur de vitesse était muni d'un repère (trait rouge) indiquant la vitesse minimum autorisée (60 km/h).

L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que l'appareil n'était pas en parfait état de vol le jour de l'accident.

Aucune trace de collision avec les arbres n'a été relevée.

6. DISCUSSION

L'examen de l'appareil, notamment des commandes, n'ayant rien révélé de particulier, l'accident doit être attribué à une perte de contrôle résultant d'une vitesse d'approche insuffisante. La brusque abattée du planeur vers l'avant, son

absence totale de réaction à l'action du pilote sur la commande de profondeur, ainsi que la position de l'appareil à l'impact, qui toucha le sol d'abord avec l'aile droite, ne laissent aucun doute à ce sujet, la direction et la force du vent au moment de l'accident n'ont pas pu être déterminées de façon précise. Toutefois, il ne semble pas que celui-ci ait joué un rôle prédominant. Selon la déposition du pilote, le vent au sol était faible et soufflait depuis la gauche et légèrement de face en direction de la corne de forêt que venait de franchir le planeur lorsque l'abattée se produisit.

L'origine de la perte de vitesse doit plutôt être recherchée dans une erreur d'appréciation, éventuellement de tactique lors de la prise de terrain. Il est en effet vraisemblable que le pilote, initialement un peu bas, mais désireux de conserver une garde suffisante pour le franchissement du rideau d'arbres, tira insensiblement sur la commande de profondeur tout en maintenant les aérofreins partiellement sortis. Devenu trop lent, le planeur s'inclina alors brusquement vers l'avant à une distance du sol qui ne permettait plus au pilote de reprendre le contrôle de son appareil.

On peut également relever le fait que la prise de terrain n'a pas été effectuée selon la méthode classique et éprouvée consistant à descendre jusqu'à environ 120 m/sol au travers de l'emplacement choisi pour l'atterrissage, puis à s'éloigner en vent arrière parallèlement à l'axe d'approche que l'on intercepte ensuite par deux virages successifs de 90° chacun.

7. CONCLUSION

L'accident est dû à une perte de vitesse dans la dernière phase de l'atterrissage.

Berne, le 15 juillet 1968

L'enquêteur