



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

**concernant l'accident**

du planeur Skylark IV HB-767

survenu le 11 avril 1971

près de Blonay/VD

**Séance de la commission**

16 décembre 1971

## R A P P O R T F I N A L

de la Commission fédérale d'enquête en cas d'accidents  
d'aéronefs

concernant l'accident

du planeur Skylark IV HB-767

survenu le 11 avril 1971

près de Blonay/VD

### 0. RESUME

Le dimanche, 11 avril 1971, l'avion HB-OPV décolle de l'aérodrome de Lausanne avec deux planeurs en remorque pour un vol à destination de Bex. Dans la région de Vevey, une diminution de vitesse du convoi contraint les pilotes des planeurs à se séparer prématurément de leur remorqueur. Ne trouvant pas d'ascendance, ils effectuent un atterrissage de fortune au cours duquel le planeur HB-767 entre en collision avec une clôture à 1250 h<sup>1</sup>. Le pilote est indemne, l'appareil gravement endommagé.

L'atterrissage manqué est imputable au fait que le pilote du planeur HB-767 s'est trouvé contraint, pour des raisons indépendantes de sa volonté, à larguer son remorqueur au-dessus d'une région peu propice à l'atterrissage.

### 1. ENQUETE

Le rapport d'enquête du 27 mai 1971 a été remis le 17 juin 1971 au président de la commission. Celui-ci a ordonné un complément d'enquête, dont les résultats ont été communiqués à la commission le 26 novembre 1971.

### 2. ELEMENTS

#### 21. Renseignements sur le personnel

<sup>1</sup> Tous les temps indiqués dans le présent rapport le sont en heure locale.



Vol à voile : 275 heures 20 minutes et 806 atterrissages, dont 31 heures 35 minutes et 79 atterrissages au cours des douze mois précédents.

Événement particulier : Un accident de vol à voile survenu en 1968 lors d'un atterrissage en campagne (Rapport d'enquête no 436).

## 22. Renseignements sur le matériel

### 221. Planeur HB-767

Propriétaire et exploitant : pilote accidenté

Type : Skylark T 50 IV

Certificat d'admission à la circulation du 3 mars 1971, valable jusqu'au 31 mars 1975.

Poids à vide : 279 kg

Pilote avec parachute : 75 kg

Poids au moment de l'accident : 354 kg

Poids maximum autorisé : 376 kg

Vitesse de décrochage : 58 km/h

### 222. Planeur HB-614

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

Type : Ka 6 BR

Certificat d'admission à la circulation du 3 mars 1971, valable jusqu'au 31 mars 1975.

Poids à vide : 205 kg

Pilote avec parachute : 75 kg

Poids au moment de l'accident : 280 kg

Vitesse de décrochage : 58 km/h

### 223. Avion remorqueur HB-OPV

Propriétaire et exploitant : Section vaudoise de l'Aé.C.S.

Type : Piper PA-18-180, Super Cub.

Certificat d'admission à la circulation du 23 janvier 1971, valable jusqu'au 31 mars 1975.

Certificat d'aptitude au remorquage no 248 du 19 mars 1965, contenant les prescriptions suivantes :

Nombre de planeurs autorisés :	max. 2
Poids total admissible en vol des planeurs :	max. 540 kg
Poids effectif en vol des planeurs HB-767 et HB-614 :	634 kg
Vitesse de remorquage :	min. 120 km/h

### 23. Terrain

Lieu de l'accident : Chenalette, commune de Blonay, 3,5 km à l'est de Vevey, 585 m/M, coordonnées 557 550/146 450 (v. carte nationale suisse, feuille 262, Rochers-de-Naye).

L'emplacement choisi pour l'atterrissage est un carré, pré et champ roulé, d'environ 150 m de côté, assez plat, montant 10° dans la direction d'approche 030°. Le terrain est bordé à sa limite inférieure de plusieurs rangées d'arbres fruitiers hauts de 4 m environ et à sa limite supérieure par une clôture en treillis montée sur des pieux en béton d'environ 1,2 m de hauteur. A part les arbres fruitiers, l'approche du sud ne présente pas d'obstacles.

### 24. Météo (selon le bulletin de l'ICMZ)

Nébulosité : 8/8 strato-cumulus, base à 1300 m/M environ, sommet à 1600 m/M environ.

Visibilité : 2-4 km, brume.

Vent : du secteur sud-ouest à ouest, 5 nœuds ; à proximité des pentes sous le vent, probablement faibles remous provoqués par la bise soufflant sur tout le Plateau à 10 - 15 nœuds.

Position du soleil : azimut 188°, élévation 50°.

### 25. Prescriptions

(La citation des prescriptions ci-dessous n'est pas liée à une

appréciation juridique des faits).

Ordonnance du département fédéral des transports et communications et de l'énergie concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs du 20 mai 1967 :

Art. 17

Un aéronef ne sera pas conduit de façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la vie ou les biens de tiers.

Art. 21

Un aéronef ou un autre objet ne sera remorqué par un aéronef qu'en conformité des dispositions établies par l'office fédéral de l'air.

Art. 57, al. 1

Les vols à vue seront effectués dans des conditions de visibilité et de distance par rapport aux nuages au moins égales à celles qui sont spécifiées dans le tableau ci-après :

Extrait

Hors de l'espace aérien contrôlé : à une altitude supérieure à 900 m au-dessus du niveau moyen de la mer ou à 300 m au-dessus du sol, si cette dernière valeur est plus élevée :

Visibilité en vol : 8 km

Distance par rapport aux nuages

- a. Horizontalement 1,5 km
- b. Verticalement 300 m

Au-dessous de 900 m/M ou 300 m/sol :

Visibilité en vol : 1,5 km en vue permanente du sol ou de l'eau

3. RECIT DU VOL ET DE L'ACCIDENT

Le convoi avait décollé de l'aéroport de Lausanne à 1214 h dans la formation suivante :

Avion remorqueur : Piper Super Cub  
HB-OPV  
radio à bord

A droite (corde courte) : Skylark IV  
HB-767

sans radio

A gauche (corde longue) :

Ka 6

HB-614

avec radio

Les deux planeurs devaient être remorqués jusque région de Bex et y atterrir dans la soirée.

Dans la région de Vevey, le pilote de l'avion remorqueur, qui vole à 600 m/M environ, constate que la visibilité en direction du SE n'est plus suffisante et décide de monter au-dessus des nuages (à 1600 m environ) à la faveur d'une large trouée.

Spiralant à main gauche, il atteint ainsi 1200 m/M, altitude à laquelle il constate qu'il lui sera difficile de passer avec deux planeurs en remorque au-dessus de la couche. Il décide alors de renoncer à poursuivre le vol et informe par radio de son intention de redescendre et de retourner à Lausanne.

A la transition entre le vol ascendant et la descente, la vitesse de l'avion remorqueur tombe sensiblement au-dessous de 100 km/h. Le pilote du Skylark, sentant son appareil ralentir, se largue pour éviter un décrochage. Le Ka 6 se rapproche du Super Cub, bien que le pilote ait sorti les freins de piqué. La corde de remorquage du Skylark tombe sur l'aile droite du Ka 6, sur quoi le pilote se largue également.

L'avion remorqueur rentre à Lausanne. Le pilote du Skylark doutant qu'il lui soit possible d'atteindre la plaine du Rhône en vol plané, choisit de prospecter la région à la recherche d'ascendances et d'y atterrir en cas d'insuccès.

Les deux pilotes ayant convenu de voler de conserve, le Ka 6 évolue à proximité du Skylark.

Les conditions météorologiques ne se prêtant pas à un vol de longue durée, le pilote du Skylark, qui se trouve à environ 200 m au-dessus du Ka 6 décide d'interrompre le vol et d'effectuer un atterrissage de fortune dans un champ qu'il repère au SW du château de Blonay.

Au cours de la descente, il constate que le terrain monte dans la direction prévue pour l'atterrissage. A l'issue d'une volte normale, il sort les freins de piqué dans l'approche finale et

aborde la pente avec un léger excédent de vitesse soit à environ 100 km/h. Au-dessus des arbres fruitiers, il rentre partiellement les freins, puis les ressorts après avoir franchi l'obstacle. Le planeur prend contact avec le sol dans le dernier tiers de l'espace disponible, à 31 m de l'extrémité supérieure du pré, et poursuivant sa course sur la roue médiane, entre en collision avec la clôture d'un jardin.

Peu après, le Ka 6 atterrit sans encombre au même endroit. Au sol, les deux pilotes constatent un léger vent arrière.

#### 4. DOMMAGES

41. Le pilote est indemne.

42. Le planeur HB-767 a été gravement endommagé.

43. Tiers au sol : légers dégâts à une clôture.

#### 5. CONSTATATIONS DIVERSES

51. Le poids maximum autorisé par le certificat d'aptitude au remorquage du HB-OPV étant de 540 kg, et le poids effectif de 634 kg, la surcharge a été de 94 kg, soit environ 17 %, dans le cas particulier.

52. Les deux planeurs ont été contraints de se poser dans une région n'offrant que très peu de possibilités d'atterrissage.

#### 6. DISCUSSION

61. Les trois pilotes étaient titulaires de licences valables.

62. Les trois avions étaient accompagnés de certificats valables de navigabilité.

63. Les deux planeurs accusaient un poids total de 17 % supérieur au poids maximum autorisé indiqué dans le certificat de remorquage de l'avion HB-OPV. Cette surcharge explique aisément les difficultés rencontrées par le pilote de l'avion remorqueur au cours du vol de montée.



64. Avec une visibilité de 2 à 4 km, le pilote remorqueur se trouvait en-dessus de 900 m/M dans des conditions IMC.

65. La vitesse insuffisante de l'avion remorqueur pendant la transition entre le vol ascendant et la descente provoqua une situation critique, à laquelle les pilotes des deux planeurs parèrent judicieusement.

66. Après le décrochage, les pilotes des deux planeurs se sont trouvés au-dessus d'une région peu propice à l'atterrissage. Leur situation était d'autant plus délicate que la visibilité était mauvaise. On peut admettre que les deux pilotes n'auraient pas décroché dans de telles conditions, s'ils n'y avaient pas été contraints par le comportement de l'avion remorqueur.

67. La décision d'atterrir avec un excédent de vitesse sur un terrain montant est juste en principe. Vu le léger vent de dos et la place disponible, la vitesse d'approche était cependant trop élevée.

## 7. CONCLUSION

La Commission arrive à l'unanimité à la conclusion suivante :  
L'atterrissage manqué est imputable au fait que le pilote du planeur HB-767 s'est trouvé contraint, pour des raisons indépendantes de sa volonté, à larguer son remorqueur au-dessus d'une région peu propice à l'atterrissage.

Berne, le 16 décembre 1971

Etabli le 20 décembre 1971