



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

**concernant l'accident**

du planeur Mucha 100 A, HB-624

survenu le 9 juillet 1973

près de l'aérodrome de Courtelary

L'enquête préalable a été close le 3 septembre 1973 par la remise du rapport du 17 août 1973 au président de la commission.

#### DEROULEMENT DU VOL

Le lundi 9 juillet 1973, le pilote décolle à 15.21 h HEC de la piste 07 de l'aérodrome de Courtelary aux commandes du planeur HB-624. Le convoi de remorquage longe le flanc nord de la vallée et fait demi-tour dans la région de Sombeval. Le pilote se largue au-dessus de la crête au nord de Cortébert à 700 m QFE environ.

Ne trouvant pas de courants ascendants, le pilote se dirige vers Courtelary, où il arrive à 250 m QFE. Selon sa déposition, il y trouve des ascendances de 0.5 à 1 m/s. Virant à gauche, il gagne 50 à 60 m d'altitude. Au moment où le planeur est au cap nord, il est pris par des rabattants de 3 à 4 m/s. Le pilote poursuit son virage jusqu'au cap sud pour regagner immédiatement l'aérodrome. Les courants descendants et l'altitude insuffisante le décident à tenter un atterrissage sur un champ parallèle à la Suze au nord de l'aérodrome. Amorçant un virage à basse altitude pour prendre l'axe longitudinal du champ, il heurte avec l'extrémité de l'aile gauche un arbre sur la rive nord de la Suze. Le planeur s'abat à 15.39 h dans le lit de la rivière, où il s'immobilise après avoir fait un demi-tour autour de son axe vertical.

#### DOMMAGES

Le pilote est indemne, le planeur gravement endommagé. Légers dégâts à un arbre.

#### FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1903, commerçant, était détenteur de licences valables de pilote de planeurs, avec extension pour vols avec passagers, et de pilote privé. Son expérience aéronautique totale se montait à 823 heures, dont 125 h de vol à voile et 67 h sur le type en cause. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 9.24 h, dont 3.32 h sur le type en cause. L'enquête n'a révélé aucun indice permettant de supposer que

le pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident. Les dossiers de l'Office fédéral de l'air ne mentionnent aucun accident, incident ou infraction à la réglementation aérienne. Le planeur SZD 12A Mucha 100A était en état de vol et admis à la circulation. Rien ne permet de retenir que l'accident est dû à une insuffisance technique.

La situation météorologique était caractérisée par une situation de bise avec légère tendance orageuse. Au sol, vent faible du secteur NE, à 1500 m/M, 10 nœuds du NE. Nébulosité : 1/8 à 3/8 Ou avec base à 1500 m/M, 4/8 à 7/8 Ac avec base à 3000 m/M. Pas de précipitations. Au moment de l'accident, la tendance aux orages et aux averses s'affaiblissait et la nébulosité diminuait. La convection était probablement faible, mais la turbulence due à la bise était encore faible à modérée.

Les témoins du vol au cours duquel s'est produit l'accident ont vu le planeur effectuer des virages à gauche au-dessus de Courtelary. Il s'est présenté trois fois en finale à des altitudes successives estimées à 150, 100 puis 60 m/sol.

A chaque fois, les témoins avaient l'impression que le pilote allait atterrir et étaient surpris de le voir continuer ses virages. Selon leurs déclarations, il est possible que le planeur se soit trouvé temporairement dans des courants ascendants, sans toutefois gagner sensiblement de l'altitude.

Selon une communication de l'Aéro-Club de Suisse, Section du Jura Sud, les planeurs effectuant des vols locaux sur l'aérodrome de Courtelary, sont tenus de gagner le circuit d'attente, au nord du seuil de piste pour l'atterrissage en direction 07, à une altitude minimale de 300 m/sol, puis amorcer l'approche à 200 m/sol.

Le 12 mai 1973, le pilote avait fait l'objet d'un avertissement de la part d'un moniteur de vol à voile pour ne pas avoir respecté les consignes ci-dessus.

#### ANALYSE

Par les conditions météorologiques régnant au moment de l'accident, il était possible d'effectuer normalement une

approche et un atterrissage sur la piste 07 en se conformant aux consignes en vigueur à Courtelary. Pour tenir compte de la présence de rabattants, le pilote pouvait raccourcir de façon adéquate la volte d'atterrissage.

L'accident est consécutif à une approche finale à trop faible altitude, due selon le pilote à des rabattants et selon les témoins à ce que le pilote ne s'est pas conformé aux consignes et a effectué à plusieurs reprises des virages à gauche, alors qu'il se trouvait en finale.

#### CAUSE PROBABLE

L'accident est dû à une approche finale effectuée à trop basse altitude, ne permettant plus d'atteindre l'aérodrome, et à une collision avec un obstacle.

Zurich, le 23 novembre 1973