



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

concernant l'accident

du planeur Rhönlerche II HB-592

survenu le 3 juillet 1972

près de l'aérodrome de Montricher

L'enquête préalable a été close le 27 novembre 1973 par la remise au président de la commission du rapport du 22 octobre 1973.

DEROULEMENT DU VOL

Le lundi 3 juillet 1972 à 09.36 h HEC, l'élève-pilote décolle en vol remorqué de la piste 21 du champ d'aviation de Montricher aux commandes du planeur HB-592. Pour ce vol d'entraînement en vue de l'obtention de la licence, il est accompagné de l'instructeur de vol à voile. Le largage a lieu à une altitude de près de 300 m/sol. L'élève effectue alors deux tours de spirale à droite, au nord-ouest du terrain.

Ayant effectué la veille plusieurs vols avec approche et atterrissage sur la piste 03, l'élève-pilote manœuvre en vue d'une approche sur cette piste, bien que celle en usage soit toujours la 21, le vent étant modéré à fort du sud-ouest.

Le moniteur n'intervient que lorsqu'il voit son élève persister dans son intention d'atterrir sur la piste 03 ; il prend alors brièvement les commandes et dirige le planeur vers le circuit de la piste 21. Par le travers du seuil de piste, l'altitude du planeur n'est plus que de 120 m/sol environ.

Le HB-592 perd rapidement de l'altitude en fin de vent arrière et dans le virage de base d'un circuit quelque peu écourté. Le moniteur reprend les commandes en finale et, après avoir survolé la ligne de chemin de fer BAM Apples-L'Isle, met le planeur en piqué dans l'intention de franchir la haie haute de 4 à 5 m située en travers de l'axe d'approche à 175 m environ du seuil de piste 21.

Le planeur ne réussit pas à franchir l'obstacle et touche une branche avec l'aile gauche, est freiné par les buissons et s'immobilise à 09.46 h au bord de la haie du côté de la piste.

DOMMAGES

Les occupants sont indemnes, le planeur légèrement endommagé. Pas de dégâts au sol.

FAITS ETABLIS

L'élève-pilote, né en 1926, détenait une carte d'élève-pilote d'aéronef valable. Son expérience de vol totale était de 23 h, dont 13.15 h sur le type en cause. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 4.45 h de vol, dont 1.15 h sur le type en cause. Sa formation avait commencé en juillet 1965 ; l'élève-pilote avait effectué alors 12 h sur le type en cause jusqu'à fin 1966. Il avait repris son entraînement à Montricher en 1971.

Rien ne permet de supposer que l'élève-pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

Les dossiers de l'Office fédéral de l'air ne mentionnent ni accident ni incident.

L'instructeur de vol à voile, né en 1941, détenait une licence valable de pilote de planeur, avec extensions pour radiotéléphonie restreinte, vol de virtuosité et vol aux instruments, une autorisation pour vols de passagers, une licence d'instructeur de vol à voile et une licence de pilote privé. Son expérience totale de vol à voile était de 390.23 h avec 1150 atterrissages, dont 150 h avec 750 atterrissages sur le type en cause. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 26.29 h, dont 6.23 h sur le type en cause.

De plus, il comptait environ 150 h avec 800 atterrissages en vol à moteur.

Rien ne permet de supposer que l'instructeur n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

Les dossiers de l'Office fédéral de l'air ne mentionnent ni accident ni incident.

Le planeur Rhönlerche II HB-592 était admis à la circulation. L'enquête n'a pas relevé d'indice permettant de retenir une défectuosité comme cause de l'accident. Le poids total était supérieur de 6 kg au poids maximum autorisé de 400 kg ; le centre de gravité était dans les limites prescrites.

Les conditions météorologiques locales étaient les suivantes : vent SO 10-20 kt au sol, OSO à 1500 m/M, visibilité 10-15 km, averses locales, turbulences.

ANALYSE

L'élève-pilote, tenant compte du vent régnant, a cessé de spiraler et commencé l'approche assez haute. Toutefois, sa méprise au sujet de la piste en service a entraîné une perte de temps et d'altitude, de sorte que cette dernière était insuffisante lors de l'approche finale, malgré le circuit écourté lors du virage en base. Le piqué effectué par l'instructeur dans la dernière phase du vol était inutile. L'accident aurait pu être évité par une seconde intervention de l'instructeur en temps utile.

CAUSES

L'accident est dû à une intervention tardive de l'instructeur lors d'une approche finale effectuée à une altitude insuffisante après une erreur dans le circuit décrit par l'élève-pilote.

Berne, le 15 mars 1974