



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

concernant l'accident

du planeur Ka 6 BR HB-614

survenu le 19 mai 1973

près de l'aérodrome de Montricher

L'enquête préalable a été close le 24 septembre 1973 par la remise du rapport du 7 septembre 1973 au président de la commission.

DEROULEMENT DU VOL

Le samedi 19 mai 1973 à 14.15 h HEC, le pilote décolle, en vol remorqué du champ d'aviation de Montricher aux commandes du Ka 6 BR HB-614 pour son premier vol d'entraînement de la saison. Il trouve des ascendances de 1 à 3 m/s dans la région du Mont-Tendre. A 2050 m (QNH), il reçoit par radio du terrain l'ordre de rentrer, la situation météorologique se détériorant rapidement par le passage d'un front froid, accompagné de fortes rafales.

De retour au-dessus du terrain, le pilote traverse la piste à 300 m/sol environ. Par la dérive et par l'observation de la manche à air, il estime le vent au sol à 43 km/h.

Il se présente en finale pour la piste 21 à 230 m/sol ; se jugeant trop haut, il sort partiellement les aérofreins, puis les rentre sur le conseil d'un camarade l'observant du sol. En courte finale, à 110-120 km/h, il constate que le vent est plus fort qu'il ne l'avait prévu. Selon ses dires, il traverse de plus une zone de rabattants.

Ayant réussi à survoler la ligne de contact du chemin de fer BAM Apples-L'Isle, il se rend compte que sa hauteur ne lui permet plus d'atteindre le terrain et se pose à 14.48 h sur la haie de 4 à 5 m de haut située en travers de l'axe d'approche à 175 m environ du seuil de piste.

Au contact des branches, le planeur fait un quart de tour à gauche.

DOMMAGES

Le pilote est indemne, le planeur gravement endommagé. Pas de dégâts au sol.

FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1948, détenait une licence valable de pilote de planeurs, avec autorisation pour vols de passagers, et une

licence de pilote privé, avec extension pour radiotéléphonie restreinte. Son expérience de vol à voile était au total de 161.24 h, dont 43.53 h sur le type en cause. Au cours des trois derniers mois, il n'avait effectué que le vol au cours duquel s'est produit l'accident. Il comptait en outre 166.38 h de vol à moteur.

Aucun indice ne permet 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 ni accident ni incident.

Le planeur Ka 6 BR HB-614 était admis à la circulation.

Rien ne permet de retenir une défectuosité en rapport avec l'accident.

La situation météorologique était caractérisée par une perturbation axée de la Bretagne à Toulouse, se dirigeant vers l'est et traversant la Suisse au cours de la journée.

Le front froid a atteint la Suisse romande au début de l'après-midi. Le ciel, déjà nuageux à couvert le matin, s'est rapidement chargé et la ligne de grains a passé très brusquement, causant des averses violentes, de fortes rafales et une réduction rapide de la visibilité.

A Genève, le front a passé vers 14.15 h (rafale du SO à 45 kt à 14.13 h), causant de fortes averses. La visibilité est rapidement tombée de 7 à 4.5 km et le plafond était vers 900 m/sol. La chute de température a été de 17 à 11 °C entre 14 et 15 h.

Situation locale : vent 270 - 300°/25-30 kt, rafales 46-50 kt, visibilité tombant brusquement à 2-3 km, nuages avec plafond s'abaissant brusquement à 200-300 m/sol, forte averse ou orage, chute de température de 16 à 10 °C environ, forte turbulence.

Un avis de prudence, valable pour la zone III (lacs de Neuchâtel et de Bienne) a été transmis par le service météo de l'aéroport de Genève-Cointrin selon les conventions en vigueur aux aérodromes de Lausanne, Payerne et Sion à 14.20 h. Une diffusion de cet avis à partir de ces places à d'autres terrains d'aviation n'était pas prévue et n'a pas eu lieu.

L'aérodrome de Montricher ne dispose pas de téléscripneur, mais seulement du téléphone.

ANALYSE

Prévoyant un fort vent à l'atterrissage, le pilote a commencé son approche avec une bonne réserve d'altitude. Par suite d'une appréciation erronée de la situation, il a annihilé une partie de cette réserve en utilisant ses aérofreins, jusqu'à ce qu'un camarade au sol, jugeant mieux les conditions régnant alors, lui enjoigne de les rentrer. A ce moment, l'altitude ne suffisait plus pour atteindre la piste.

Des rabattants et des rafales peuvent avoir contribué à aggraver les conditions lors de l'approche finale.

L'estimation du vent au sol par le pilote correspondait aux valeurs moyennes, mais était en deçà des valeurs possibles lors de rafales.

Faute d'anémomètre sur place, l'avis de prudence émis par le service météo de l'aéroport de Genève-Cointrin, s'il avait été connu à Montricher, aurait attiré l'attention des responsables du service de vol sur la possibilité de rafales allant jusqu'à plus de 40 kt.

CAUSE

L'accident est dû à l'apparition subite de conditions météorologiques défavorables.

Berne, le 15 mars 1974