



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

concernant l'accident

du planeur Weihe 50 HB- 577

survenu le 29 avril 1962

près de Frogès (Isère, France)

séance de la commission

Procédure sommaire

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

dans l'affaire

accident du planeur Weihe 50 HB-577

survenu le 29 avril 1962

près de Froges (Isère, France)

se fondant sur l'art. 32.2 et d'entente avec le Bureau d'enquêtes, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 ss. de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960,

d é c i d e :

1. de prendre acte du Rapport d'enquête de première information de l'Inspection Générale à l'Aviation Civile (française), établi le 1^{er} mai 1962, transmis à la commission le 21 janvier 1963 (!),
2. de renoncer à d'autres recherches et à d'autres mesures.

Circulation 25 janvier 1963.

Ministère des Travaux Publics
et des Transports

Exemplaire No 1.

Sécretariat Général à
l'Aviation Civile

Voglans le 1er mai 1962

Inspection Générale à
l'Aviation Civile

RAPPORT D'ENQUETE DE
PREMIERE INFORMATION

Sécurité Aérienne

Date de l'accident: 29/4/62
Lieu : Commune des FROGES (Isère) hameau de
LANGELET
Aéronef: Planeur Weihe 50 HB-577
Propriétaire
et exploitant : Aéro-Club de Bâle
Nature du vol : Epreuve de distance avec but fixé
(Grenoble)
Equipage : Pilote seul à bord
Passager : Néant
Résumé et nature
de l'accident : Rupture du câble de commande de la
gouverne de direction alors que
l'appareil spirulait. Perte de contrôle
de la machine qui s'écrase dans des
arbres.

Consequences :

PERSONNEL			MATERIEL	CHARGEMENT	TIERS
	Tué	blessé			
Pilote		I	Détruit 90%	Néant	0

RENSEIGNEMENTS SUR L'EQUIPAGE

Pilote : année de naissance 1926

Situation de famille
et adresse : Célibataire

Nationalité : Suisse

Profession : Chef de publicité

Brevets et licences : Pilote privé d'avion Licence Suisse
Pilote de planeur Licence Suisse
Instructeur de planeur

Heures de vol : Au total : environ 770 h dont 0 h de nuit
164 h avion et environ 600 h planeur
Dans chacun des 4 mois précédant
l'accident :
Le pilote a cessé de voler après le
22/10/61 et n'a repris ses vols que la
veille de l'accident 10' de Tiger Moth et
2 h 17 de planeur Weihe 50

Sur le type
d'appareil accidenté : Au total 13 h 56
Au cours des deux mois précédents :
2 h 17
Au cours des 48 h précédentes :
2 h 17

Nombre de casses : Néant

Déroulement de la
carrière aéronautique : Inconnu

RENSEIGNEMENTS SUR LE MATERIEL

Propriétaire : Aéro-Club de Bâle, Sisselnfeld

Constructeur : Focke Wulf, GmbH, BREMEN

Type : Weihe 50 fabriqué en 1956

Certificat d'immatriculation

et certificat de navigabilité :

de l'Office fédéral de l'air du 4/8/1956

Visite annuelle

effectuée : le 16/6/1961

Permis de navigation : valable du 6/7/61 au 16/6/62

Le livret de la machine indique que les dernières opérations d'entretien ont été effectuées le 28/6/61

Le planeur avait

été accidenté le 17/6/59

INSTRUMENTS DE PILOTAGE ET DE NAVIGATION

Sans objet

DEVIS DE POIDS ET CENTRAGE

Normal : Une seule personne à bord munie d'une serviette et de trois bouteilles thermos.

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

L'accident s'est produit vers 16 h 45 locales au voisinage du hameau de LANGELET commune de FROGES (Isère). L'épave est située au bas d'un pré à flanc de pente sur la rive gauche de la vallée de l'Isère à 20 km environ au Nord-Est de GRENOBLE. Le lieu de l'accident se trouve approximativement à 450 m/mer.

L'appareil repose au pied d'un arbre qu'il a sectionné à 7 m de hauteur environ. L'aile s'est détachée du fuselage par arrachement du sommet du cadre sur lequel sont fixées les ferrures d'attache. L'aile gauche est brisée à hauteur de l'aileron. A son emplanture le bord d'attaque est enfoncé jusqu'au longeron. L'aile droite est également brisée à 1,50 m environ de son extrémité et l'aileron a été arraché. Les branches ont de plus provoqué de larges trous dans le revêtement de chaque aile. Le fuselage est couché sous l'aile sur son côté gauche. L'extrémité est brisée à 3 m environ de l'empennage et fait un angle droit avec la partie avant. Les ferrures d'attaches de l'aile ont été tordues.

L'examen de l'habitacle a permis de constater que le câble gauche

de commande de la gouverne de direction est rompu à hauteur de la pédale correspondante (voir schémas), les câbles ainsi que la gouverne ont pu être actionnés et il ne semble pas qu'un blocage soit à l'origine de la rupture.

Au moment de l'accident les conditions météorologiques étaient sensiblement les suivantes : Vent du NE (force 5 m/s au sol)

Nébulosité : 3/8 de cumulus et stratocumulus avec base à 1500 m

Visibilité : de l'ordre de 20 km

Température : environ 12° sous abri

Instabilité

Le pilote était parti vers 10 h 15 locales de SISSELN à côté de Bâle avec l'intention de tenter de rejoindre GRENOBLE. Selon ses déclarations il a longé la chaîne du JURA à l'est puis a suivi le massif du Chat (à l'ouest du lac du Bourget) et a rejoint le massif de la CHARTREUSE. En quittant ce massif il a rencontré des courants descendants assez forts qui l'ont amené à 500 m au-dessus de la vallée de l'Isère. II a tenté de reprendre de l'altitude sur le versant gauche de la vallée de l'Isère. C'est en spiralant au-dessus du hameau de LANGELET, alors que l'appareil regagnait de l'altitude que la rupture s'est produite et que le pilote a perdu le contrôle de sa machine. L'aéronef a heurté des arbres en virage à droite et s'est abattu. Le pilote a été dégagé par les habitants du hameau et a été conduit à la gendarmerie puis à l'hôpital où une fracture de vertèbre a été diagnostiquée.

La bande du barographe indique qu'un quart d'heure environ avant la chute l'appareil se trouvait à 1800 m puis a régulièrement perdu de l'altitude jusqu'à 500 m. II regagnait de la hauteur depuis 1 mn 30 environ lorsque la perte de contrôle s'est produite :

Les habitants du hameau ont remarqué la machine qui spiralait en virage à droite puis ils l'ont vue perdre de la hauteur et en continuant à virer se diriger vers les arbres qu'elle percuta. Tout semble indiquer que le pilote qui orbitait au voisinage de la pente n'a pu empêcher son appareil de poursuivre un large virage à droite qui l'amenait face à cette pente.

CAUSES DE L'ACCIDENT

L'accident est dû certainement à la rupture du câble de commande

de la gouverne de direction qui a entraîné la perte de contrôle de l'appareil. Celui-ci orbitait au voisinage d'une pente et le pilote n'a pu empêcher la machine de converger vers cette pente et d'accrocher des arbres.

Il semble que la rupture soit due à une diminution anormale des qualités mécaniques du câble. A toutes fins utiles le morceau de câble incriminé été prélevé.

Remarque : Le pilote était en possession d'une autorisation d'atterrissage en FRANCE SFATAT du 21/3/62