



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

concernant l'accident

du planeur Glasflügel Mosquito B HB-1423

survenu le 2 août 1985

à l'aérodrome de Gruyères

ZUSAMMENFASSUNG

Nachdem der Pilot die üblichen Vorflugkontrollen durchgeführt hat, hängt ein Helfer das Windenschleppseil am Segelflugzeug ein. Der Flugdienstleiter macht den Piloten, der zwar eine gute Windenerfahrung besitzt, aber das erste Mal an der Winde auf dem Flugfeld Gruyères startet, auf die Besonderheiten des Platzes aufmerksam.

Ungefähr 10-15 Sekunden nach dem Start gerät das Segelflugzeug in eine steile Fluglage, worauf der Windenführer das Seil klinkt. Der Pilot kann das nach rechts auf die Nase gehende Segelflugzeug wieder unter seine Kontrolle bringen, den harten Aufschlag am Boden in fast horizontaler Lage und mit hoher Sinkgeschwindigkeit aber nicht verhindern.

Ursache

Der Unfall ist auf einen Verlust der Kontrolle über das Segelflugzeug nach einem zu grossen Anstellwinkel beim Start zurückzuführen, wahrscheinlich als Folge der nicht eingerasteten Rückenlehne des Pilotensitzes, der nach hinten verrutschte und den Piloten aus dem Gleichgewicht gebracht hat.

L'enquête préalable, menée par M. Jean Overney, a été close le 22 août 1986 par la remise du rapport du 23 juillet 1986 au président de la commission.

L'ENQUETE ET LES RAPPORTS D'ENQUETE N'ONT PAS POUR OBJECTIF D'APPRECIER JURIDIQUEMENT LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (ARTICLE 2 ALINEA 2 ORDONNANCE DU 20 AOUT 1980 CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION)

AERONEF Planeur Glasflügel Mosquito B HB-1423
EXPLOITANT) Privé
PROPRIETAIRE

PILOTE Ressortissant suisse, né en 1937

LICENCE de pilote de planeur

HEURES DE VOL

TOTAL	268:32	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	31:19
TYPE EN CAUSE	78:12	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	29:38

LIEU Aérodrome de Gruyères

COORDONNEES --- ALTITUDE 688 m/m

DATE ET HEURE 2 août 1985 à 1221 h locale (UTC+2)

TYPE D'UTILISATION Privé

PHASE DU VOL Décollage au treuil

NATURE DE L'ACCIDENT Perte de maîtrise en vol

TUES ET BLESSES

	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLEMENT BLESSE			
GRIEVEMENT BLESSE	1		
INDEMNÉ OU LÉGEREMENT BLESSE			

DOMMAGES A L'AERONEF détruit

AUTRES DOMMAGES ---

DEROULEMENT DU VOL

Le vendredi 2 août 1985, des départs de planeurs au treuil ont lieu sur l'aérodrome de Gruyères. Le pilote, qui possède une bonne expérience des décollages au treuil sur d'autres aérodromes, se présente au départ. C'est la première fois qu'il va utiliser le treuil à Gruyères.

Le décollage a lieu sur la piste 36, longue de 880 mètres. Le treuil a été construit par les membres du club de vol à voile locale d'une puissance de 380 ch (280 kV), avec un câble d'environ 880 mètres.

Après que le pilote ait effectué les contrôles d'usage et réglé le dossier de son siège dans une position proche de la verticale, un aide accroche le câble du treuil. Le chef du service de vol, qui est aussi instructeur de vol à voile, assiste le pilote et lui indique notamment les consignes normalement en vigueur sur cet aérodrome. Cette même personne donne par radio par la suite l'ordre à l'opérateur du treuil de mettre plein gaz. Environ 10 à 15 secondes après le départ, le chef de vol remarque que le planeur prend une position nettement trop cabrée. Il explique: "J'ai immédiatement crié de décrocher, le planeur ayant à ce moment-là déjà pris une assiette plus inclinée vers la droite."

Le planeur pique ensuite vers le sol, mais apparemment le pilote reprend le contrôle du planeur. Il le redresse, mais sans parvenir à diminuer le taux de descente. Le planeur percute alors le sol dans une position proche de l'horizontale, avec une vitesse verticale élevée.

Le pilote est grièvement blessé et le planeur est fortement endommagé.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était habilité à exécuter le vol. Aucun indice ne permet de supposer qu'il n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.
- Le planeur HB-1423 était accompagné de certificats valables. L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de défauts ayant pu jouer un rôle dans le déroulement de l'accident. Les poids et le centrage étaient dans les limites données par le constructeur.
- Dans l'épave, le dossier du pilote a été trouvé dans la position complètement arrière (couché dos).

ANALYSE

Le pilote dont c'était le premier départ au treuil sur l'aérodrome de Gruyères admet avoir été très surpris par la forte accélération ressentie au décollage. Le chef du service de vol, qui est également un instructeur de vol et qui assistait à ce décollage, a aussi constaté qu'immédiatement après le décollage, le planeur a pris une assiette nettement trop cabrée. Les blessures qu'il a subies empêchent le pilote de se rappeler les faits qui ont précédé immédiatement l'accident. Le pilote avait une bonne expérience de départs au treuil mais acquise uniquement sur d'autres aérodromes.

Deux hypothèses peuvent être retenues:

1. Le pilote, surpris par l'accélération, s'agrippe au manche à balai et le tire, ce qui aurait eu pour conséquence de cabrer fortement le planeur.
2. Dans l'épave, le dossier du siège a été trouvé dans une position correspondant à un pilote couché sur le dos; lors du décollage, la manette de réglage de la position du dossier n'étant pas suffisamment bien verrouillée, aurait cédé. Le pilote, basculant en arrière, aurait tiré involontairement sur le manche à balai, ce qui aurait cabré sa machine.

L'analyse de ces deux hypothèses permet de conclure en faveur de la seconde.

Le pilote avait pour habitude de régler son dossier dans une position très relevée (verticale) au point même que sa tête touchait légèrement le toit de cabine en verre acrylique. D'autre part, la taille du pilote ne lui aurait pas permis de décoller avec des conditions de visibilité vers l'avant suffisantes avec le dossier réglé dans la position trouvée dans l'épave. On ne peut cependant pas exclure la possibilité que la position du dossier ait été modifiée au moment de l'impact.

Il serait toutefois judicieux d'attirer l'attention des pilotes nouvellement arrivés sur les particularités locales du service de vol, notamment en ce qui concerne l'accélération au départ, ou de demander à l'opérateur du treuil d'éviter une accélération brusque lors des premiers départs d'un nouveau pilote.

CAUSE

L'accident est dû à une perte de maîtrise consécutive à un angle de cabrage trop élevé au décollage, probablement dû au fait que le dossier du siège, mal verrouillé, a basculé en arrière et déséquilibré le pilote.

MM. Ch. Ott, dr en droit, J.-P. Weibel et M. Marazza ont pris part à la séance du 23 octobre 1986, MM. Ch. Ott, dr en droit, J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst et J.-B. Schmid ont pris part à la séance du 18 décembre 1986. Le rapport final est approuvé à l'unanimité par la commission.

Berne, le 18 décembre 1986

Commission fédérale d'enquête
sur les accidents d'aviation
Le président:

sig. Ch. Ott, dr en droit