



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST
Service suisse d'enquête de sécurité SESE
Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza SISl
Swiss Transportation Safety Investigation Board STSB

Rapport final n° 2423 du Service suisse d'enquête de sécurité SESE

concernant l'accident du motoplaneur
de type DG-800 B, immatriculé HB-2347,

survenu le 11 juin 2022

Mont Tendre, commune de Montricher
(VD)

Remarques générales sur le présent rapport

Conformément

à l'art. 3.1 de la 12^e édition de l'Annexe 13, applicable dès le 5 novembre 2020, de la Convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, entrée en vigueur pour la Suisse le 4 avril 1947, état le 18 juin 2019 (RS 0.748.0),

à l'art. 24 de la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation, état le 1^{er} septembre 2023 (LA, RS 748.0),

à l'art. 1, par. 1 du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE, entré en vigueur le 1^{er} février 2012 pour la Suisse, conformément à une décision du comité mixte des transports aériens Union européenne/Suisse et sur la base de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport aérien (accord sur le transport aérien),

et à l'art. 2, al. 1, de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports, état le 1^{er} juillet 2024 (OEIT, RS 742.161),

le seul but de l'enquête sur l'accident ou l'incident grave est la prévention des accidents et des incidents graves. L'enquête de sécurité et le présent rapport n'ont formellement pas pour objet d'établir des fautes ou des responsabilités.

Il convient d'en tenir dûment compte au cas où le présent rapport serait utilisé à d'autres fins que la prévention.

La version de référence du présent rapport est rédigée en langue allemande.

Toutes les informations contenues dans ce rapport, sauf indication contraire, se réfèrent au moment où s'est produit l'accident.

Sauf indication contraire, toutes les heures indiquées dans le présent rapport le sont en heure normale valable pour le territoire suisse (*local time* – LT) qui, au moment où s'est produit l'accident, correspondait à l'heure d'été de l'Europe centrale (CEST). La relation entre LT, CEST et l'heure universelle coordonnée (*Coordinated Universal Time* – UTC) est :

LT = CEST = UTC + 2 h.

Résumé

Type d'aéronef	DG-Flugzeugbau GmbH, DG-800 B	HB-2347
Exploitant	Privé	
Propriétaire	Privé	

Pilote	Citoyen belge, né en 1959		
Licence	Licence de pilote de planeur (<i>Sailplane Pilot Licence - SPL</i>) selon l'Agence européenne de la sécurité aérienne (<i>European Union Aviation Safety Agency - AESA</i>), délivrée par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)		

Heures de vol	total	845:50 h	au cours des 90 derniers jours	6:20 h
	sur le type Unfallmuster	281:00 h	au cours des 90 derniers jours	6:20 h

Lieu	Mont Tendre, commune de Montricher (VD) 6 km à l'ouest du terrain de vol à voile de Montricher (LSTR)		
Coordonnées	514 577 / 161 671 (<i>Swiss Grid 1903</i>)	Altitude	1576 m
Date et heure	11 juin 2022, vers 16 h 00		

Règles de vol	Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules – VFR</i>)
Type d'exploitation	Privé
Lieu de départ	Aérodrome de Montricher (LSTR)
Destination	Aérodrome de Montricher (LSTR)
Phase de vol	Vol de croisière
Nature de l'accident	Perte de contrôle

Personnes blessées

Blessures	Membres d'équipage	Passagers	Nombre total de personnes à bord	Autres personnes
Mortelles	1	0	1	0
Graves	0	0	0	0
Légères	0	0	0	0
Aucune	0	0	0	Sans objet
Total	1	0	1	0

Domages à l'aéronef	Détruit
Autres dommages	Aucun

1 Renseignements de base

1.1 Déroulement du vol

Les déclarations des témoins oculaires ont permis de reconstituer le déroulement de l'accident comme suit :

Le 11 juin 2022 à 15 h 44, le pilote a décollé de l'aérodrome de Montricher (LSTR) à bord du planeur DG-800 B, immatriculé HB-2347, selon la procédure de décollage autonome. L'aéronef s'est envolé vers le Mont Tendre, situé à proximité, où deux témoins oculaires l'ont observé. Il a suivi la crête en vol plané à basse altitude en direction du sud-ouest, puis a viré à gauche près du sommet.

Alors qu'il volait le long de la crête en direction du nord-est, le planeur a entamé une montée marquée, suivie d'un virage à droite avec une forte inclinaison. Puis il est parti en vrille et s'est écrasé sur la pente boisée vers 16 heures. Le pilote a été mortellement blessé et le planeur détruit.

1.2 Conditions météorologiques

Une faible crête anticyclonique s'étendait du golfe de Gascogne à l'Europe centrale. Dans la région du lieu de l'accident, le temps était sec et le ciel presque sans nuages par temps clair. Les conditions n'étaient pas propices aux thermiques. Une faible bise soufflait au pied sud du Jura, tandis qu'au Mont Tendre, un faible vent de sud-est soufflait par une température de 17 °C.

1.3 Renseignements concernant le pilote

Le pilote volait régulièrement avec le HB-2347 depuis 2010 et disposait de 281 heures d'expérience de vol sur le type en cause. Il avait effectué son vol précédent sur le HB-2347 le 21 mai 2022. L'autopsie du pilote n'a révélé aucun signe d'atteinte à la santé ni de substances étrangères au corps qui auraient pu influencer ou même causer l'accident.

1.4 Renseignements sur l'aéronef

L'avion accidenté était un motoplaneur monoplace, capable de décoller par ses propres moyens et équipé d'un moteur rétractable. Construit en 2000, il comptait 3890 heures d'exploitation. Le dernier entretien annuel et l'examen de navigabilité avaient été effectués. La masse et le centre de gravité se situaient dans les limites prescrites. Aucune balise de détresse n'était installée.

1.5 Aspects techniques

Les appareils permettant d'enregistrer la trajectoire de vol ont été endommagés durant l'accident et ne pouvaient pas être lus. L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de défaillances techniques préexistantes, susceptibles d'avoir causé l'accident ou influencé son déroulement. Plusieurs contre-écrous des biellettes de commande étaient desserrés¹.

¹ Le même constat a été fait lors d'enquêtes concernant deux autres accidents d'avions de même type survenus au cours de la même période, ce qui a conduit à la formulation de la recommandation de sécurité n° 584 et à l'avis concernant la sécurité n° 43 dans le cadre du rapport intermédiaire concernant l'[accident du HB-2320](#). Les contre-écrous concernés se trouvaient aux points de jonction entre les tiges de commande et les rotules. Des contre-écrous mal serrés ont pu provoquer un léger jeu, mais pas une déconnexion des liaisons, de sorte que la manœuvrabilité des planeurs n'était pas réduite.

2 Analyse

Il n'existe aucun indice de défauts techniques ou d'atteintes à la santé du pilote qui auraient pu influencer ou causer l'accident.

Les observations faites concernant le déroulement du vol permettent de conclure que le planeur a subi une perte de contrôle suite à un décrochage, car la vitesse en virage était inférieure à la vitesse minimale requise. Volant à faible hauteur, le planeur n'a pas pu éviter la collision avec le terrain.

3 Conclusions

3.1 Faits établis

3.1.1 Aspects techniques

- L'aéronef était admis à la circulation et l'entretien était assuré.
- La masse et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.
- Rien n'indique des défauts techniques qui auraient pu contribuer au déroulement de l'accident.

3.1.2 Équipage

- Le pilote possédait une licence en règle.
- Aucun élément n'indique que le pilote ait été affecté dans sa santé.

3.1.3 Déroulement du vol

- Le 11 juin 2022, à 15 h 44, le pilote a décollé de l'aérodrome de Montricher (LSTR) aux commandes du planeur DG-800 B, immatriculé HB-2347.
- Le pilote s'est envolé vers le Mont Tendre tout proche dont il a suivi la crête. Deux témoins oculaires ont alors observé l'aéronef.
- Alors qu'il volait le long de la crête, le planeur a entamé une montée marquée, suivie d'un virage avec une forte inclinaison.
- Puis le planeur est parti en vrille et s'est écrasé sur la pente vers 16 heures. Le pilote a été mortellement blessé et le planeur détruit.

3.1.4 Conditions générales

- Le temps était beau et il y avait peu de vent.

3.2 Causes

Dans le but d'accomplir sa mission de prévention, tout service d'enquête de sécurité doit se prononcer sur les risques et les dangers qui ont impacté l'incident examiné et doivent être évités à l'avenir. Les termes et formules utilisés ci-après s'entendent donc exclusivement dans une perspective préventive. La désignation des causes et facteurs ayant contribué à un accident n'implique aucune attribution de faute ni détermination de la responsabilité administrative, civile ou pénale.

L'accident, au cours duquel le planeur a subi une perte de contrôle et est entré en collision avec le terrain, est dû au fait que le planeur a exécuté un virage à proximité du terrain à une vitesse insuffisante.

4 Recommandations de sécurité, avis concernant la sécurité et mesures prises depuis l'accident

4.1 Recommandations de sécurité

Aucune

4.2 Avis concernant la sécurité

Aucun

4.3 Mesures prises depuis l'accident

Les mesures prises et dont le SESE a connaissance sont décrites ci-après sans autre commentaire.

En ce qui concerne les contre-écrous desserrés (voir chapitre 1.5), les mesures prises depuis l'accident figurent dans le [rapport final n° 2422](#).

Le présent rapport final a été approuvé par la Commission du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) (art. 10, let. h, OEIT).

Berne, le 9 juillet 2024

Service suisse d'enquête de sécurité