



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

concernant l'accident

de l'avion Piper Cub J3C HB-OUU

survenu le 13 avril 1963

au Selibüel BE

Séance de la commission

12 juillet 1963

R A P P O R T F I N A L

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

concernant l'accident

de l'avion Piper Cub J3C HB-OUU

survenu le 13 avril 1963

au Selibüel BE

0. RESUME

Le samedi de Pâques, 13 avril 1963, à 1020 HEC, l'élève-pilote décolla de l'aérodrome de La Côte sur l'avion Piper Cub HB-OUU, pour un vol de navigation de 300 km sur le parcours La Côte-Granges-Sion-La Côte, au vu de prévisions météorologiques qui ne devaient pas poser des problèmes particuliers. Il atterrit à 1130 à Granges. Après avoir fait le plein et déclaré son intention de poursuivre son vol vers Sion, en passant par Fribourg et Montreux et Martigny, il décolla à 1210. Aucun indice ne permet de reconstituer le vol dans l'heure qui suit. A 1314, dans un brouillard épais, l'avion percuta une pente dans la région du Selibüel, à une distance de 45 km de Granges et à une altitude de 1660 m/m, en dehors de l'itinéraire prévu.

Il n'a pas été possible d'établir quand, où et pourquoi l'élève-pilote s'était engagé dans une zone qui au point de vue des conditions tant météorologiques que topographiques ne lui permettait plus de poursuivre son vol avec sécurité.

1. ENQUETE

L'enquête préalable fut close le 24 juin 1963 par la remise du rapport d'enquête du 22 juin 1963 au Président de la commission.

2. ELEMENTS

21. Personnel

211. Pilote: année de naissance 1916

Carte d'élève-pilote d'avions du 27 avril 1962, valable jusqu'au 24. avril 1964, avec extension pour vols sur campagne.

Début de la formation aéronautique sur l'aérodrome de La Côte en avril 1962. Entraînement total 43:16 h et 283 vols, dont 23:13 h et 125 vols seul à bord, exclusivement sur Piper Cub.

Très sportif, l'élève-pilote faisait des courses d'automobiles, du sport hippique et de l'alpinisme.

Aucun indice ne permet de supposer que le pilote n'ait pas été en possession de ses moyens au moment de l'accident.

212. Moniteur: année de naissance 1934

Licence de pilote privé du 25 avril 1956, avec extension pour la formation de pilotes privés du 20 juin 1961, valable jusqu'au 12 décembre 1964.

Licence de pilote professionnel du 28 décembre 1959, avec extension pour la formation de pilotes professionnels du 26 janvier 1962, valable jusqu'au 23 juin 1963.

22. Avion HB-OUU

Propriétaire et exploitant: Ecole de pilotage de La Côte S.A., Gland VD.

Type: Piper J3C (L-4) avec moteur Continental C-90-8F de 90 CV.

Constructeur et fabricant: Piper Aircraft Corp., Lock Haven, Penna., U.S.A., no de fabrication 47581-0-8, année de construction inconnue.

Caractéristique: Monomoteur biplace à aile haute haubannée, construction mixte.

Certificat de navigabilité du 30 mars 1963, valable jusqu'au 22 avril 1964.

Vitesse de croisière 115 km/h, autonomie 3:30 h.

Poids maximum 580 kg, poids au moment de l'accident environ 504 kg. Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites pendant tout le vol.

Utilisation totale 1013:50 h, dont 7:50 h depuis le dernier

contrôle de 33 h.

Rien ne laisse supposer que l'avion n'ait pas été propre au vol au moment de l'accident.

23. Terrain

(Carte nationale de la Suisse 1:50.000, Feuille 253 Gantrisch)

L'accident survint sur le versant est du Selibüel (1750 m/m), 300 mètres à l'ouest du Col du Selibüel (1608 m/m) qui passe au nord du Gantrisch et relie la plaine de l'Aar (région de Thoune) par Gurnigelbad à la vallée de la Singine froide (Plaffeien). La région est à environ 45 km de Granges. Sur les lieux de l'accident, il y a un bouquet d'arbres; coordonnées du lieu de l'accident 600.300/175.600, 1660 m/m, commune de Rüeggisberg BE.

24. Conditions météorologiques

Le jour de l'accident, la situation générale était dominée, d'une part, par une zone de haute pression sur la France et, d'autre part, par une zone de faible basse pression sur le Pô, d'où une situation de barrage au Nord des Alpes avec des averses locales et ciel légèrement à moyennement nuageux sur le Valais et au Nord des Alpes.

Dans la région et à l'heure de l'accident la situation était la suivante : Nébulosité en constante évolution, 2-5/8 stratocumulus à 1200 m/m, 7-8/8 stratus à 1500 m/m, limite supérieure à 3500 m/m ; visibilité en dessous de 1200 m/m, 15 à 20 km, à proximité de la base des nuages 4 à 8 km, vent jusqu'à 2000 m/m du nord-ouest 5 à 10 kt, sans turbulence, léger givrage au-dessus de 2000 m/m.

Dans la région de Bulle, il y avait, le matin, d'abord environ 3-4/8, ensuite environ 4-5/8 de cumulus dont la base variait entre 300 et 600 m/sol; le Moléson était dans les nuages à mi-pente ; vers midi, il y avait à Oron un plafond d'environ 400 à 500 m/sol et, dans toute la vallée entre Rossens et Bulle un plafond de 300 à 400 m/sol. Le Lac Léman était dégagé.

25. Prescriptions

251. L'article 34 du Règlement du Département fédéral des

transports et communications et de l'énergie du 20 octobre 1950 concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique prescrit:

Celui qui sollicite une licence de pilote privé doit ... remplir les conditions suivantes:

- a. ...
- b. ...
- c. Avoir effectué au minimum ...
 1. 10 atterrissages sur au moins 5 aérodromes différents ;
 2. Un vol d'initiation au vol alpin, ...
 3. Un vol de navigation en triangle d'au moins 300 km avec deux atterrissages intermédiaires ... ; le candidat doit être seul à bord et naviguer de manière indépendante ; ...

252. L'article 45 de l'Ordonnance du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie du 18 novembre 1960 concernant les Règles de l'air applicables aux aéronefs prescrit:

Les vols à vue seront effectués de telle sorte que l'aéronef se trouve constamment dans des conditions de visibilité et à une distance des nuages au moins égales aux valeurs suivantes:

- a. ...
- b. Hors des espaces aériens contrôlés à plus de 200 m du sol ou plus de 1000 m d'altitude:

Visibilité: 8 km

Distance des nuages: horizontalement 1.5 km
verticalement 300 m

Hors des espaces aériens contrôlés, jusqu'à 200 m du sol et à toutes les altitudes jusqu'à 1000 m/m:

Visibilité: 1.5 km, hors des nuages, avec vue permanente au sol.

26. Organisation

261. L'accident survint dans le cadre de l'activité de l'Ecole de pilotage de La Côte S.A., Gland VD, qui dispose d'une autorisation accordée par l'Office fédéral de l'air le 10 août 1962 pour une durée illimitée.

262. Cette école avait établi un itinéraire standard pour le vol de navigation de 300 km qui forme une partie obligatoire du programme (v.251): La Côte - Granges - Sion - La Côte (dans l'un ou l'autre sens). L'étape Granges- Sion ou vice-versa devait s'effectuer par Fribourg, Bulle, Châtel St. Denis, Montreux et Martigny, évitant ainsi la traversée des Alpes.

3. ANTECEDENTS, COURS DU VOL ET ACCIDENT

31. L'élève-pilote commença sa formation aéronautique au mois d'avril 1962 sur l'aérodrome de La Côte près de Gland (VD), dans le cadre de l'Ecole de pilotage de La Côte S.A. Il vola très régulièrement jusqu'à la fin de 1962 et avait, à cette date, déjà exécuté le vol d'initiation au vol alpin et les atterrissages sur les places extérieures (v.251).

32. Le 19 octobre 1962, l'élève-pilote partit à midi de La Côte pour son vol de navigation de 300 km (v.251/262). La situation météorologique était défavorable: Il y avait une situation de bise sur le plateau, avec brouillard au sol dans les vallées. L'élève-pilote atterrit à Sion à 1315 et repartit pour Granges à 1415. En route, il se perdit dans la brume et dans la pluie. Finalement, il se posa à 1620 HEC à Interlaken. Il ne répéta pas ce vol en 1962.

33. L'élève-pilote reprit son entraînement régulier le 6 mars 1963. Le samedi de Pâques, 13 avril 1963, il arriva dans la matinée à La Côte et demanda à son moniteur l'autorisation d'exécuter son vol de navigation de 300 km en vue duquel il avait déjà préparé un plan de vol détaillé. Le moniteur demanda la météo à Granges et à Sion et une prévision générale à Genève-Cointrin; il reçut les indications suivantes:

Granges: Visibilité 15 km, ciel clair.

Sion: Bonne visibilité, beau temps dans la vallée,

les cols des Alpes étant toutefois bouchés.

Genève: Il y aura encore de la nébulosité, spécialement le long du Jura, mais à part cela, le vol ne devrait pas poser des problèmes particuliers, et la tendance générale est à l'amélioration.

Se basant sur ces indications, le moniteur accepta le projet de l'élève-pilote. Ce dernier partit à 1020 HEC pour Granges. Après un vol qui paraît avoir été normal, il atterrit à 1130. Il demanda qu'on lui fit le plein d'essence et déclara son intention de continuer vers Sion, en passant par Fribourg, Montreux et Martigny, et qu'il connaissait les conditions météorologiques. Il ajouta qu'il ne lui paraissait pas indiqué de passer par les cols des Alpes bernoises, sur quoi on lui répondit qu'une tentative de passage par les Alpes était tout à fait à déconseiller. S'étant restauré, l'élève-pilote décolla à 1210.

34. Pour l'heure qui suit, il n'y a aucun indice qui permet la reconstitution de l'itinéraire de l'avion. Vers 1315, le bruit d'un avion fut entendu par des témoins qui se trouvaient dans la région du Selibüel et qui avaient l'impression que l'avion venait de la direction du Schwefelberg, qu'il faisait des virages dans la région et que le bruit du moteur était normal. Un seul témoin vit l'avion pendant quelques secondes, volant très bas et dans le brouillard très épais. A 1314, l'avion de l'élève-pilote, venant à ce moment du nord, entra en collision avec un groupe de petits sapins et percuta le sol entre le sommet du Selibüel et le col, à une altitude de 1660 m/m.

35. Le même jour, d'autres élèves-pilotes firent leur vol de navigation de 300 km dans l'ouest de la Suisse sans incident.

36. L'enquête a révélé que précédemment certains élèves de l'Ecole de pilotage de La Côte n'avaient pas respecté le parcours imposé par leur moniteur pour le vol de navigation de 300 km et avaient emprunté un itinéraire traversant les Alpes.

4. DOMMAGES

41. Le pilote fut éjecté de l'avion et tué sur le coup.

42. L'avion fut totalement détruit.

43. Les dégâts causés au terrain furent insignifiants.

5. DISCUSSION

51. La cause dernière de l'accident est évidente:

L'élève-pilote, s'étant laissé surprendre par des conditions météorologiques défavorables et survolant un terrain qui lui était peu familier, avait perdu toute possibilité de s'orienter et de continuer son vol avec sécurité. Par contre, il n'a plus été possible d'établir quand, pourquoi et où il avait fait le pas décisif qui devait ensuite l'engager dans cette situation. Reste ouverte en particulier la question de savoir si c'est intentionnellement qu'il a dévié du trajet qui lui était prescrit et dans quelle mesure ses décisions ont été influencées par l'échec du vol de navigation entrepris quelques mois auparavant. La distance de Granges au lieu de l'accident est de 45 km, ce qui correspond à un temps de vol d'environ 25 minutes; or, l'accident arriva 65 minutes après le décollage: De toute façon, l'avion ne venait donc pas tout droit de Granges.

52. Les prévisions météorologiques sous lesquelles le vol fut autorisé par le moniteur et entrepris par l'élève-pilote n'étaient certainement pas des plus favorables, sans toutefois constituer un motif d'interdiction péremptoire, compte tenu du degré de formation de l'élève.

6. CONCLUSION

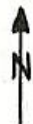
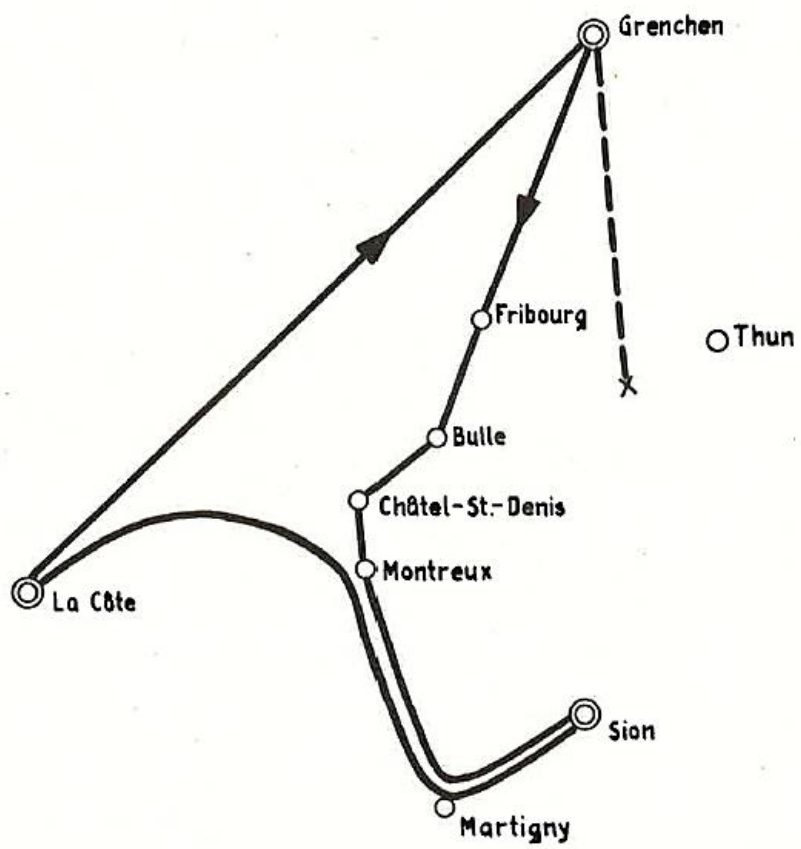
La Commission d'enquête arrive, à l'unanimité, à la conclusion suivante: L'accident est dû au fait que, pour des raisons inconnues, l'élève-pilote s'est engagé dans une zone qui, au point de vue des conditions tant météorologiques que topographiques, ne lui permettait plus de poursuivre son vol avec sécurité.

Coire, le 12 juillet 1963.

Etabli le 16 juillet 1963.

Unfall HB-0UU

13. 4. 63



1 : 1'000'000

0 10 20 30 40 50 km