



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

**concernant l'accident**

de l'avion Jodel D-11 HB-SOP

survenu le 18 mai 1963

à l'aérodrome de Môtiers NE

**Décision prise par voie de circulation**

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

dans l'affaire

accident de l'avion Jodel D-11 HB-SOP

survenu le 18 mai 1963

à l'aérodrome de Môtiers NE

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2,

et, d'entente avec le Bureau d'enquête, 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<sup>er</sup> avril 1690,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 24 juillet 1963, transmis à la Commission le 25 juillet 1963, est approuvé.

Circulation 9 août 1963.

R a p p o r t d ' e n q u ê t e

concernant l'accident  
de l'avion Jodel D 11 HB-SOP  
survenu le 18 mai 1963  
à l'aérodrome de Môtiers/NE

1. ENQUETE

L'enquête préalable a été ouverte le 18 mai 1963. Les  
Autorités cantonales n'ont pas participé à l'enquête.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Pilote: année de naissance 1940

Titulaire de la carte d'élève-pilote d'avions, délivrée le  
3.7.1961, valable jusqu'au 19.6.1963.

Expérience de vol

1961 Ecolage à Yverdon sur Piper, du 23.4 au 14.9 4.25 h. 53  
att.

1962 Ecolage à Môtiers sur Jodel SOP, du 14.8 au 7.11 3.13  
h. 36 att.

Lâcher seul le 7.11.62, après 7.38 h. et 89 att.

Entraînement solo

1962 0.40 h. 7 att.

1963 le 27.4

0.20 h. 4 att.

le 18.5, jour de l'accident : 1 vol DC 5'

4 vols solo 20'

Au total, 9.03 h. et 105 att., dont vols seul 1.10 h. et 13  
att.

212. Autres occupants : Néant

22. Aéronef

Avion HB-SOP

Propriétaire : Aéro-Club du Val-de-Travers, Buttes/NE

Détenteur : dito

Type : Jodel D 11

Poids max. : 620 kg

No de série : 931-13

Certificat de navigabilité délivré par l'Office fédéral de l'air, Berne le 30.3.63, valable jusqu'au 3.9.63

Autres indications: Assurance responsabilité civile  
Winterthur, police 4.048.368

### 23. Terrain

Lieu de l'accident : Aérodrome de Môtiers

Coordonnées : 537.300/196.600 736 m/M

Autres indications : L'aérodrome est bordé au SE par un chemin de dévestiture, longeant un canal de drainage parallèle à la piste. Comme l'accès du terrain se fait par Môtiers, les voitures des pilotes et des visiteurs sont parkées sur ce chemin, afin de leur éviter la traversée de la piste. (Voir croquis)

### 24. Conditions météorologiques ayant régné dans la région au moment de l'accident

Situation générale de bise. Bonnes conditions.

Visibilité horizontale : 50 km

Vent : nul

Nuages : 5/8 SC 2000 m/M

### 3. HISTOIRE DU VOL ET DE L'ACCIDENT

L'élève-pilote effectuait un tour de piste d'écolage normal sur l'aérodrome de Môtiers. (Heure de départ : 1607 HEC)

A 1612, après une approche normale en direction S-W, le pilote a posé son avion juste à l'entrée de piste, bien cabré. (La roue de queue a touché avant le train principal). Au bout de 80 m. de roulage dans l'axe de la piste, l'avion a obliqué vers la gauche, puis est entré en collision avec la voiture du pilote, stationnée en bordure du terrain. Le choc a provoqué la rupture de l'aile gauche, qui a ensuite rayé la voiture suivante, arraché une balise. L'avion a ensuite fait un cheval de bois à gauche et terminé sa course dans le ruisseau, le nez dans le talus opposé.

#### 4. DOMMAGES

41. Personnes : néant

42. Aéronef : Aile gauche cassée à une distance de 1.20 à 1.50 m de l'emplanture. Hélice détériorée au bord d'attaque par choc sur les cailloux de la berge.

Etendue des dégâts en % : 30 %

Frais probables de remise en état : Fr. 6 à 8000.-

43. Au sol : 2 voitures endommagées :

1° Voiture Porsche VD propriété du pilote, phare gauche cassé, aile gauche enfoncée.

Dégâts évalués à Fr. 300 env.

2° Voiture Fiat, Feu de position cassé, flanc gauche rayé.

Dégâts évalués à Fr. 300.-

#### 5. DISCUSSION

51. Au moment de l'accident, la machine totalisait 545 h. de vol et 2794 atterrissages. Elle avait été entretenue régulièrement et son état général était bon.

Depuis le dernier contrôle, elle avait accompli 55 heures, mais il faut signaler un contrôle partiel effectué par Transair, à La Chaux-de-Fonds (nettoyage des filtres, vidange du moteur et réparation de 3 déchirures, sous les ailes), en date du 8.5.63, à 536 ; 19 h. Depuis ce travail l'avion avait

fait 9 heures de vol.

52. Après l'accident, j'ai procédé personnellement à un contrôle des freins, en mettant l'avion sur des cales, et j'ai fait les constatations suivantes ;

- a) les freins, à disques, sont en parfait état de fonctionnement et sont particulièrement efficaces : quand on appuie sur une pédale avec le poids normal de la jambe (pression estimée à 10-12 kg) il est déjà impossible de faire tourner la roue à la main, même en y mettant toute sa force.
- b) les pédales, qui agissent sur une membrane, ont un bras de levier particulièrement long et se trouvent juste au-dessous et un peu en arrière du palonnier; si l'on n'y prend pas garde, il arrive très facilement qu'en poussant sur le palonnier on freine sans le vouloir. Cette particularité avait été signalée par l'instructeur, à tous ses élèves.

53. Les conditions météorologiques au moment de l'accident étaient parfaites; elles n'ont, par conséquent, joué aucun rôle.

54. D'après les traces relevées dans l'herbe de la piste (hauteur 10 cm env.) l'avion a posé bien cabré (roue de queue avant train principal); il a roulé en ligne droite sur 80 m. environ, puis a obliqué progressivement à gauche jusqu'à la rangée de voitures, le pilote déclare n'avoir pas compris pourquoi sa machine a continué à tourner à gauche alors qu'il donnait du pied à droite et qu'il remettait des gaz afin d'augmenter l'efficacité du gouvernail de direction.

#### 55. Entraînement

L'écolage de pilote a débuté en 1961 à Yverdon, sur Piper ; 4.25 h. et 53 att. Il s'est poursuivi depuis août 62 à Môtiers, et le lâcher seul est intervenu sur Jodel après 3.13 h. et 56 att. de pratique sur cette machine. De novembre 1962 au 18.5.65, le pilote n'a fait que 4 vols, le 27.4. le jour de l'accident, il en était à son quatrième vol seul; selon

l'instructeur et un témoin titulaire de la licence BB, les 5 atterrissages précédents avaient été normaux.

56. Cause probable de l'accident

Aucun indice ne permet de supposer qu'une défectuosité à la machine ait pu jouer un rôle néfaste; la piste était en bon état et la première phase de l'atterrissage s'était déroulée normalement. On peut donc supposer que le pilote a, étant donné son peu d'entraînement, appuyé sur le frein sans le vouloir, au cours d'une correction au palonnier. Surpris par la réaction, il s'est crispé et a gardé son talon gauche sur la pédale du frein tout en cherchant à corriger à droite, mais sans résultat.

6. CONCLUSION

L'accident est probablement dû au fait que le pilote, peu entraîné, a freiné involontairement et inconsciemment. Les corrections normales qu'il a effectuées n'ont pas été suffisantes pour compenser cette erreur.

Grandson, le 24 juillet 1963