



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

concernant l'accident

de l'avion Fournier R.F. 3 F-BLET

survenu le 1er décembre 1963

à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds NE

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire

accident de l'avion Fournier R.F.3 F-BLET

survenu le 1^{er} décembre 1963

à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds 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^{er} avril 1960,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 18 avril 1964, transmis à la
Commission le 28 avril 1964, est approuvé, avec quelques
amendements (... CE ...).

Circulation 21/26 mai 1964.

Rapport d'enquête

concernant l'accident de l'avion léger F-HLET,
survenu le 1^{er} décembre 1963
à l'aérodrome des Eplatures à La Chaux-de-Fonds

0. RESUME

Au cours d'un vol de présentation à basse altitude, le pilote perdit la maîtrise de son avion ; la machine toucha, au cours d'une ressource, le sol, cassa l'hélice et s'arrêta, après un ricochet, env. 400 m plus loin. Le pilote n'eut pas de mal. L'avion subit, en plus de l'hélice cassée, des dommages aux ailes et au fuselage.

1. ENQUETE

Le bureau d'enquête a été informé de l'accident par l'intermédiaire du service de piquet de l'Office fédéral de l'air immédiatement après l'accident. L'enquête a été ordonnée le jour même et des rapports écrits ont été demandés. En date du 4 décembre, le chef du bureau d'enquête, qui fonctionne lui-même comme enquêteur, s'est rendu à La Chaux-de-Fonds pour procéder à une inspection de l'avion et à une vision locale des traces au sol.

2. PILOTE : année de naissance 1937

Titulaire de la licence de pilote professionnel délivrée le 10 avril 1963 et valable jusqu'au 4 avril 1964. Le pilote est également détenteur de la licence de pilote privé depuis le 3 juillet 1957 et de la licence de pilote de planeur depuis le 28 novembre 1955. Son expérience aéronautique se chiffre à 531 heures de vol à moteur (avec env. 2000 atterrissages) et env. 33 heures de vol à voile. Il avait effectué à bord de l'avion accidenté, dans les trois semaines qui précèdent l'accident, six vols totalisant 3:07 heures.

3. AVION

Immatriculation : F-BLET ; Certificat
d'immatriculation no B8185,
délivré le 8 novembre 1963.

Classification : "Normale-privé"

Constructeurs : ALPAVIA

Type : Fourniez R.F. 3, no de série 4,
année de construction 1963.

Certificat de navigabilité,
délivré par le Secrétariat
général à l'Aviation privée à
Paris le 8 novembre 1963,
valable jusqu'au 6 mars 1964.

Propriétaire et exploitant : Société ALPAVIA, Aérodrome de
GAP/TALLARD (Hautes Alpes)

Moteur : Rectimo (= VW) 28 Kw (= 39 CV),
à simple allumage.

Hélice : EVRA, bipale fixe en bois.

Avion monoplace de construction en bois (aile basse) ; train
d'atterrissage monotrace à roue unique escamotable, avec
balancines latérales.

Poids : Poids à vide 240 kg
Charge admise 108 kg

Poids au moment de l'accident : env. 330 kg ; distance du
centre de gravité dans les limites autorisées.

Vitesses selon fiche de navigabilité no 90 :

I. Décollage et atterrissage :

Vitesse indiquée pour vitesse ascensionnelle maximale	110 km/h
Vitesse d'évolutions recommandée	110 km/h
Vitesse d'approche finale sans aéro-freins	90 km/h
Vitesse d'approche avec aéro-freins	95 km/h

II. Evolutions en catégorie utilitaire :

Virages serrés	165 km/h
Huit lent	180 km/h
Virage en montée dynamique	180 km/h
Décrochage statique	72 km/h
Vrilles	

"Utilisation" : Les avions du type RF. 3 appartiennent à la
catégorie des "Avions Fins à Atterrissage Plané Court". Ils
peuvent être utilisés indifféremment avec moteur comme un
avion classique, ou moteur calé comme un planeur.

4. CONDITIONS METEOROLOGIQUES :

Les observations du chef d'aérodrome des Eplatures sont les suivantes :

Beau fixe, pas de nuage, visibilité illimitée, vent nul.

5. RECIT DE L'ACCIDENT

... (CE) ...

Le pilote qui s'occupe de la ... présentation ... des avions RF. 3 en Suisse, était venu le 1^{er} décembre 1963 à l'aérodrome des Eplatures pour présenter l'avion F-BLET. Avant de repartir pour Prangins, il voulut faire une démonstration et demanda au chef de place, l'autorisation de pouvoir faire un ou deux passages sur base du type "Lazy eight", ce que ce dernier accorda. C'est au cours du deuxième passage que l'accident se produisit.

Le pilote décrit l'incident dans son rapport écrit comme suit :

"En approche pour le deuxième passage, je contrôle mon anémomètre qui indique 210 km (note de l'enquêteur : il s'agit du maximum absolu admis). Arrivé à une hauteur estimée à 25 mètres env. la machine se met à vibrer de façon insolite et je pense immédiatement que je subis les remous du passage précédent. J'essaie de redresser la machine mais la commande de profondeur ne réagit pas normalement ¹⁾ et je touche le sol tangentiellement sur le gazon à un endroit situé à env. 12 m au nord du T d'atterrissage de l'aérodrome. Je redécolle facilement la machine, coupe le contact et l'arrivée d'essence, réussis à traverser la piste en vol et me pose normalement, train rentré, de l'autre côté de la piste."

Le chef de place de l'aérodrome des Eplatures, lui-même pilote

¹⁾ ... (CE) ...

Ayant pris connaissance du rapport, le pilote précisa sa position comme suit : "J'avais mentionné que la profondeur ne réagit pas normalement, ce qui en fait est faux, puisque c'est au moment où j'ai ressenti les remous que j'ai tiré trop brusquement sur la commande de profondeur, qui a provoqué un décrochage en survitesse ..."

sportif, en fait la description suivante :

"... Son premier passage fut sans histoire. Après le second passage, il fit une ressource tellement brusque que sa machine "dérapa" dans le sens de sa translation tout en ne montant manifestement pas à une hauteur telle que la vitesse acquise lors du passage aurait dû le lui permettre si elle avait été manœuvrée avec plus de douceur. Au sommet de sa montée, l'avion fit un virage à la verticale de 180°. La descente qui s'en suivit se fit normalement, mais au bas de l'arrondi, l'avion toucha le sol à plat, en position horizontale. Il aurait suffi de peu de chose pour qu'il passe sans toucher le sol, mais aussi de peu de chose pour provoquer une catastrophe. - Après son contact au sol, l'avion râpa la terre sur env. 50 mètres puis décolla légèrement, ensuite il glissa sur le ventre pour s'arrêter à env. 400 mètres de son point d'impact."

6. DEGATS

- a. Le pilote n'a pas été blessé.
- b. L'avion a été sérieusement endommagé : l'hélice a été cassée et le revêtement en contreplaqué des ailes a éclaté ou a été râpé à plusieurs endroits ; de plus, plusieurs nervures d'aile ont été brisées.

7. AUTRES CONSTATATIONS

L'examen des commandes n'a rien révélé d'anormal, toutes sont en ordre et fonctionnent normalement.

8. DISCUSSION

Il ressort ... avec suffisamment de netteté que le pilote a, à un certain moment, perdu la maîtrise de sa machine et n'a ainsi pas pu éviter qu'elle ne touche tangentiellement le sol.

...

S'il n'est pas rare qu'un avion, au cours d'un virage complet, revienne dans son propre sillage, nous ne connaissons toutefois aucun cas, où le pilote aurait rencontré des remous tels qu'il ait perdu la maîtrise de son avion. Et comme le

pilote reconnaît lui-même ... d'avoir eu un décrochage en survitesse, nous voyons plutôt là l'origine de l'incident.

9. CONCLUSIONS

L'accident est dû au fait que le pilote a, pendant une démonstration à basse altitude au-dessus de la piste, perdu la maîtrise de son avion au cours d'une ressource ; en tirant trop fort sur le manche, il doit très probablement avoir provoqué un décrochage de l'avion (décrochage en survitesse).

Berne, le 18 avril 1964.

L'enquêteur