



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

concernant l'accident

de l'avion DeHavilland DH-60G Moth Major HB-UPE

survenu le 27 juillet 1964

à l'aérodrome de Courtelary BE

Décision prise par vole de circulation

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

dans l'affaire

accident de l'avion DeHavilland DH-60G Moth Major HB-UPE

survenu le 27 juillet 1964

à l'aérodrome de Courtelary BE

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 10 août 1964, transmis à la Commission le 13 août 1964, est approuvé.

Circulation 25 août / 4 septembre 1964.

RAPPORT D'ENQUETE

concernant l'accident de l'avion HB-UPE
survenu le 27 juillet 1964
à l'aérodrome de Courtelary BE

1. ENQUETE

L'enquête a été ouverte le 28 juillet 1964.

Les autorités cantonales ne mènent pas d'enquête séparée.

2. ELEMENTS

21. Pilote : année de naissance 1925

Titulaire des licences suivantes:

- Licence de pilote privé délivrée le 31 mai 1950, valable jusqu'au 20 mars 1965, avec extension pour le remorquage de planeurs du 23 septembre 1950
- Licence de pilote de planeur délivrée le 11 juillet 1950, valable jusqu'au 30 mars 1965 (avec extension pour acrobatie et pour l'instruction d'élèves).

Le pilote a un entraînement d'env. 350 heures de vol à voile et d'env. 300 heures de vol à moteur.

22. Aéronef Avion HB-UPE

Propriétaire et détenteur : Aéro-Club de Suisse, section vaudoise, Lausanne

Type : de Havilland Moth Major, DH 60 G

Poids maximum : 795 kg

Certificat d'aptitude au vol délivré le 30 mars 1963, valable jusqu'au 15 décembre 1964.

23. Terrain

Lieu de l'accident : Aérodrome de Courtelary

Coordonnées : 573600/225900/690 m/mer

L'aérodrome possède une seule piste en gazon orientée 06 - 24, et mesurant 560 m x 30 m

La région et l'aérodrome de Courtelary sont connus pour leurs rafales transversales.

24. Situation météorologique

Situation générale :

De l'air froid pénètre de l'ouest après une période de beau temps; situation très orageuse. Le front passe Payerne à 1630 env. et son passage à Courtelary doit se situer assez exactement dans le laps de temps du vol en question (1716-1728 MEZ).

Visibilité 10-15 km

Vents au moment du passage du front env. 10 nœuds de 230°; rafales jusqu'à 36 nœuds de 160°-200°

3. RECIT DE L'ACCIDENT

Après avoir décollé à 1718 de l'aérodrome de Courtelary pour un vol de remorquage, le pilote se rendit compte que les conditions météorologiques se détérioraient rapidement et qu'un front était en train de passer sur la région. Il décida de rentrer le plus vite possible à l'aérodrome et largua son planeur. En préparant la prise de terrain, le pilote constata que le vent, qui au moment de son départ avait soufflé dans l'axe de la piste 24, avait tourné de 20 ou 30° vers le sud, et il fit son approche en conséquence. Avec un vent assez régulier, il posa à 1728 env.

80 m après le seuil de piste. Après avoir roulé quelques mètres, une violente rafale souleva l'aile gauche de l'avion et l'aile inférieure droite toucha le sol. L'avion ainsi freiné commença à virer à droite. La queue se leva et la machine capota lentement pour se retrouver finalement sur le dos.

4. DOMMAGES

41. Personne n'a été blessé.

42. L'avion a subi les dégâts suivants : hélice cassée, carénage moteur enfoncé, aile supérieure gauche endommagée. Les frais de remise en état sont estimés à env. 3-4000 francs ou env. 30 % de la valeur de l'avion.

43. Pas de dégâts au sol.

5. DISCUSSION

On peut se demander si l'avancement et le passage du front aient été tellement rapides que l'on ne pouvait le prévoir au moment où l'avion prit son départ. Les décisions du pilote, une fois en l'air, paraissent judicieuses. Il n'avait en tout cas aucun moyen pour se défendre contre de telles rafales pendant qu'il roulait encore sur la piste.

6. CONCLUSION

L'accident est dû au fait que l'avion a été soulevé et retourné par une forte rafale après l'atterrissage alors qu'il était en train de terminer sa course sur la piste.

Berne, le 10 août 1964

L'enquêteur