



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

**concernant l'accident**

de l'avion Tiger Moth HB-UBH

survenu le 31 mai 1964

à l'aérodrome de Courtelary BE

**Décision prise par voie de circulation**

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

dans l'affaire

accident de l'avion Tiger Moth HB-UBH

survenu le 31 mai 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<sup>er</sup> avril 1960,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 21 septembre 1964, transmis à la  
Commission le 28 septembre 1964, est approuvé.

Circulation 8/15 octobre 1964.



Courtelary Coordonnées : 573.500/225.850/685.

L'aérodrome de Courtelary est situé dans le vallon de St-Imier et orienté dans le sens de la vallée, c'est-à-dire de ENE à WSW. Au sud de la vallée se dresse le Chasserai (1607 m/mer), au nord le Mont Soleil (1291 m/mer). Le terrain de Courtelary est connu pour ses rafales transversales (Jorand) [voir rapport d'accident HB-UPE du 27.7.64].

#### 24. Situation météorologique

Beau au début de la journée, ensuite orageux. Une zone orageuse se déplace entre 14 et 15 heures vers l'est et passe Courtelary env. à 15 heures. Vents au sol venant de l'ouest, force 10 à 15 nœuds, avec pointes jusqu'à 20 nœuds.

### 3. HISTOIRE DU VOL ET ACCIDENT

A env. 1315 HEC, le pilote prit, à bord de l'avion Tiger Moth HB-UBH, le départ à l'aérodrome de Courtelary pour remorquer le planeur Mucha HB-614. Le vent avait changé à env. 1230 heures ; la bise avait cessé et le vent soufflait maintenant depuis l'ouest, en direction de la piste. Après avoir mis pleins gaz et avoir roulé env. 100 m, le pilote de l'avion à moteur sent brusquement un fort vent latéral venant du sud qui poussait son avion vers le côté du hangar. Il essaya de pencher l'avion à gauche pour rester dans l'axe, mais l'aile inférieure gauche menaçait de toucher le sol. Sentant que la situation devenait critique, le pilote largua son planeur et essaya de décoller. Il ne put toutefois éviter que l'avion ne touchât, avec le train d'atterrissage, un planeur stationné en bordure du terrain. Ayant perdu, à la suite de cette collision, la maîtrise de son avion, qui s'inclina à gauche et commença à descendre, le pilote coupa l'allumage, et l'avion se posa lourdement dans le champ de blé bordant la piste.

#### 4. DEGATS

41. Personne n'a été blessé.

42. L'avion HB-UBH a subi d'importants dégâts. Il a eu les deux ailes gauches cassées et le moteur arraché.

Coût de la remise en état ; env. Fr. 12'000.-.

43. Dégâts au sol ; Le planeur HB-612, type L-Spatz 55 stationné au sol a eu une aile cassée.

Lésé : Groupe de vol à voile de Bienne.

Montant des dégâts : Fr. 6'500.-.

## 5. DISCUSSION

Par suite d'un brusque changement dans la direction du vent, l'avion remorqueur a été déporté et le pilote n'a pas pu maintenir son axe de départ.

Il a réalisé trop tard qu'il se dirigeait contre un planeur stationné en bordure du terrain et il a, de ce fait, attendu trop longtemps pour larguer son planeur. En essayant ensuite de sauter par-dessus cet obstacle, il l'a touché avec son train d'atterrissage ; il a ainsi perdu la maîtrise de son avion, qui s'est ensuite posé lourdement dans un champ de blé.

## 6. CONCLUSIONS

L'accident est dû au fait que l'avion remorqueur a été déporté à la suite d'un brusque changement de la direction du vent et que le pilote, surpris, n'a pas su rester maître de la situation.

Berne, le 21 septembre 1964

L'enquêteur