

LA COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE EN CAS D'ACCIDENTS D'AERONEFS

décide

vu les articles 32, 2e alinéa et 27 et suivants (ces derniers concernant la procédure sommaire) de l'ordonnance du 1er avril 1960 sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs,

concernant

l'accident survenu à l'avion Piper Cub HB-OCW

survenu le 16 février 1961

à Attenschwiller (France),

1. de prendre acte du rapport du Ministère des travaux publics et des transports du 22 février 1961 qui lui a été remis le 23 mars 1961 ;
2. de renoncer à d'autres investigations ou à d'autres mesures.

Début de la mise en circulation
du dossier : 28 mars 1961

Fin de la mise en circulation
du dossier : 12 avril 1961

Ministère des Travaux
Publics et des Transports

Exemplaire nr.22

Secrétariat Général
à l'Aviation Civile

/6St.Louis, le 22 février
1961

Aéroport de Bâle-
Mulhouse

ACCIDENT D'AVIATION

Rapport d'enquête de première information effectuée par Commandant-
Adjoint de l'Aéroport.

Date de l'accident : 16.2.1961 à 17,15 TU
Lieu de l'accident : Attenschwiller (Haut-Rhin)
Aéronef : Piper Cub HB-OCW
Propriétaire et exploitant : Aéroclub Suisse section Fricktal
Sisseln (Suisse)
Nature du vol : Vol de tourisme - trajet Grenchen -
Sisseln
Equipage : 1 personne, le pilote
Passagers : Néant

Résumé et nature de l'accident :

Parti à 1638 TU de l'Aérodrome de Grenchen (Suisse) pour se rendre à Sisseln (Suisse), le pilote de l'avion Piper HB-OCW, après 30 minutes de vol, se trouve pris dans le brouillard. Pensant ne pouvoir atteindre Sisseln, il décide de rejoindre l'Aéroport de Bâle-Mulhouse où, pense-t-il, les conditions sont meilleures. Les conditions étant toujours les mêmes, le pilote décide alors de faire un atterrissage de fortune et se pose en campagne près d'Attenschwiller. Au cours de l'atterrissage, l'avion heurte un arbre avec son aile droite. Le pilote sort indemne.

Conséquences

	Personnes		Matériel % de destruction	Chargement	Tiers
	Blessés	Tués			
<u>Equipage</u>	Néant		20 à 25 %	Néant	Néant

Renseignements sur l'équipage

Fonctions à bord : Pilote

Année de naissance : 1915 (Allemagne)

Brevets et licences : Licence restreinte suisse de pilote professionnel du 18.4.58. Valable jusqu'au 16.6.61

Temps total d'utilisation : Qualification de type : Stinson voyageur

Heures de vol : au total : 300 environ

sur type aéronef accidenté

au total : 200

au cours des 2 mois précédents : 0

dans les 48 hrs précédentes: 35 min.

Le dernier vol du pilote remonte à la fin du mois de novembre 1960.

Nombre de casses : 1 - capotage atterrissage vent arrière en 1954 à Sisseln

Renseignements sur le matériel

Nom du propriétaire : Aéroclub suisse section de Fricktal à Sisseln (Suisse).

a) Planeur

Constructeur Piper Aircraft Corp.

Type Piper J 3 C

Nr. de série 10 293

<u>Certificat d'immatriculation</u>	Sans numéro en date du 27.6.1949
<u>Certificat de navigabilité</u>	Sans numéro en date du 30.5.59, valable du 3.5.60 au 29.5.61
<u>Dernier visite Société agréée</u>	
Classé en catégorie	V
<u>Visite prévol effectuée à</u>	Sisseln par un Mécanicien Section Aéroclub
<u>Temps total d'utilisation</u>	SANS OBJECT
<u>depuis fabrication</u>	SANS OBJECT
<u>depuis dernière révision générale</u>	SANS OBJECT
<u>depuis la dernière révision périodique</u>	SANS OBJECT

b) Groupe motopropulseur

<u>Constructeur</u>	Continental
<u>Type et puissance</u>	Continental 65 HP
<u>Nr. de série</u>	157.971/T-24-973
<u>Temps de fonctionnement</u>	SANS OBJECT
<u>Total</u>	SANS OBJECT
<u>Depuis dernière révision générale</u>	SANS OBJECT
<u>Depuis dernière révision périodique</u>	SANS OBJECT

c) Hélice

<u>Type</u>	D 183 S98 K58
<u>Nr. de série</u>	Nr. 194
<u>Temps de fonctionnement</u>	SANS OBJECT

Circonstances de l'accident

Parti de Sisseln (Suisse) à 1520 TU pour Grenchen (Suisse) où il s'est posé à 1608 TU, le pilote de l'avion Piper Cub immatriculé HB-OCW, après une très courte halte sur cet aérodrome, décolle à 1638 TU pour retourner à Sisseln, son port d'attache. Les conditions

météorologiques sont bonnes, la visibilité excellente.

Le voyage aller s'est effectué de concert avec un autre avion Piper Cub immatriculé HB-ONH. Le retour doit s'effectuer de la même façon. Le HB-ONH décolle lui deux minutes plus tard, c'est à dire à 1640 TU.

Après avoir décollé, le pilote du HB-OCW prend le cap 070 en direction de Soleure en suivant la vallée de l'AAR. Soleure distante de 20 km environ, est atteinte 10 minutes plus tard.

Ayant survolé cette ville, le pilote met le cap au 030, pour rejoindre le Rhin qu'il compte suivre ensuite pour atteindre Sisseln. Après un vol d'environ 20 minutes à une altitude de 4500 ft QFE, altitude nécessaire pour franchir en toute sécurité le Jura, le pilote s'aperçoit que devant lui la vallée du Rhin est plongée dans le brouillard. Il prend donc la décision de voler vers le Nord afin de rejoindre le cours du Rhin par la route la plus directe. Ce faisant, il perd de l'altitude, atteint Arlesheim où la visibilité est déjà mauvaise. (3 km). Le pilote du HB-OCW continue en direction de Bâle. Mais au fur et à mesure qu'il approche de cette ville, la visibilité diminue de plus en plus, et il croit ne pouvoir atteindre Sisseln où, pense-t-il, les conditions météorologiques sont aussi défavorables.

C'est alors qu'il décide de se dérouter sur l'Aéroport de Bâle-Mulhouse où il croit trouver une meilleure visibilité.

Malheureusement, ce terrain se trouve dans le brouillard et le pilote ne peut le trouver. Il effectue deux ou trois circuits circulaires et prend l'ultime décision de se poser en campagne. Au cours de ses évolutions, il aperçoit un terrain qui lui semble propice pour effectuer cette manœuvre. Situé à 5 km au sud-ouest de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse près du village d'Attenschwiller, sur un faux plat des collines voisines de l'Aéroport, ce terrain est assez grand en légère déclivité dans le sens droit de l'atterrissage. Bordé à droite par une rangée d'arbres fruitiers, plantés en ligne droite mais espacés les uns des autres.

En face, une rangée d'arbres très serrés d'une hauteur variant entre 12 et 15 mètres, sur la gauche d'autres arbres à une centaine de mètres. Le pilote dispose d'un espace d'environ 200 m de long sur 100 m de large pour atterrir.

Malheureusement, ce dernier s'aligne selon une trajectoire qui

l'amène en direction de la ligne d'arbres fruitiers. La roulette queue de l'avion touche la première, on relève sur le sol une trace de 2 mètres de long fortement marquée, le train principal 14 mètres plus loin, l'avion continue à rouler sur une vingtaine de mètres, touche le premier arbre avec l'extrémité du plan droit, poursuit sa course et 10 mètres plus loin, heurte un deuxième arbre, plus gros, d'un diamètre d'environ 12 à 15 cm avec ce même plan droit à un mètre de son attache au fuselage.

Le choc est assez brutal, l'avion pivote sur lui-même, prenant l'arbre comme axe, effectue 180° sur lui-même et s'arrête. Le pilote sort indemne de l'aéronef.

L'avion, lui, a subi les dommages¹ suivants ;

Aile droite : à 1,20 m de son extrémité, bord d'attaque enfoncé, avec déformation des nervures. Toile déchirée sur la face inférieure ;

à 1 mètre du fuselage, point d'impact principal.
Longeron principal brisé en trois endroits, armature du plan cassée, toute arrachée. A cette hauteur, le plan est pratiquement cassé en deux et ne tient ensemble que par les câbles de commande des ailerons et l'entoilage.

longeron arrière brisé en trois endroits

aileron toile déchirée en sa partie inférieure

les 2 haubans soutenant le plan pliés.

Le deuxième avion HB-ONH a continué son vol comme prévu et après avoir traversé la zone de brouillard, a retrouvé des conditions météorologiques plus favorables qui lui ont permis de terminer le voyage sans incident.

Causes de l'accident

Une baisse rapide de la visibilité a obligé le pilote d'effectuer un atterrissage en campagne. C'est au cours de l'atterrissage qu'a eu lieu l'accident.

Le pilote qui a effectué le trajet aller avec une excellente visibilité, pense rencontrer des conditions semblables au cours du vol de retour. Mais une évolution rapide de la situation ne lui a pas permis de rencontrer les conditions espérées. La situation

météorologique a évolué très rapidement dans la région de Bâle, les quelques QAM mentionnés ci-dessous le prouvent :

à 1600 TU QBA 3 km ciel clair QAN 340/10 kts

à 1635 TU QBA 1 km ciel invisible QAN 320/10 kts

à 1700 TU QBA 300 mètres ciel invisible QAN 320/8 kts

à 1800 TU QBA 100 mètres ciel invisible QAN 340/6 kts

Il semble pourtant que seule une portion du parcours que devait emprunter le HB-OCW était intéressée par le brouillard, l'Aérodrome de Sisseln est d'ailleurs resté longtemps dégagé, le brouillard n'y faisant son apparition que vers 1930 TU.

Le deuxième avion parti en même temps que le HB-OCW s'y est posé sans aucune difficulté.

On peut se rendre compte sur le croquis joint en annexe que le brouillard, provenant en grande partie de la vallée du Rhin et de la forêt de la Hard où il se forme généralement, poussé par le vent du Nord, a envahi la région de Bâle, alors qu'à l'Est le temps restait relativement clair. La décision malencontreuse du pilote de se dérouter d'abord sur le Rhin en mettant cap au Nord et ensuite sur Bâle, l'a conduit dans une région où la situation météorologique était encore plus défavorable. En faisant cap à l'Est, il aurait vraisemblablement pu sortir rapidement de cette zone de mauvaise visibilité et rejoindre Sisseln.

La solution la plus sage aurait été évidemment de faire un demi-tour pour regagner Grenchen dès qu'il constatait que les conditions de visibilité devenaient telles qu'elles ne lui permettaient plus de continuer son vol dans des conditions de vol à vue.

Au cours de l'atterrissage sur le terrain choisi, il est certain que le manque de visibilité a considérablement gêné le pilote, et que ce dernier n'a vraisemblablement pas vu tous les obstacles qui pouvaient se dresser devant lui.

D'autre part, se voyant dans une situation à laquelle il n'avait pas pensé, a-t-il effectué trop rapidement ses manœuvres d'atterrissage, ayant un peu perdu le contrôle de soi et une partie de ses moyens ?

Aéroport de Bâle-Mulhouse

Le Commandant-Adjoint

Déclarations du pilote

Le 16 février 1961, à 1620 hrs, je décollai de Sisseln à destination de Grenchen où j'atterris à 1708 hrs.

Le temps était très beau et comportait une visibilité de plus de 100 km. Après une petite pause d'environ une demi-heure, je décollai à 1735 hrs de Grenchen pour retourner à Sisseln. La visibilité était toujours excellente.

Au départ de Grenchen, je suivis la vallée de l'Aar jusqu'à la hauteur de Soleure. De là, je survolai le Jura (0,40°).

Après un vol d'environ 20 minutes, j'atteignis une hauteur de 4500 ft dans la région de Reigoldswil. Je devais, à ce moment- là, constater que la vallée du Rhin était plongée dans un épais brouillard.

Je pris donc la décision de voler vers le Nord de façon à rejoindre le Rhin par le chemin le plus court. J'atteignis, en descendant, Arlesheim où la visibilité était déjà mauvaise (environ 3 km). Je suivis donc la vallée de la Birse jusqu'à Bâle.

Etant donné le brouillard qui s'intensifiait à chaque minute, je me rendais bien compte que je n'atteindrais jamais Sisseln.

Je résolus donc de me poser à Bâle-Mulhouse.

Je contournai Bâle en me dirigeant vers le Sud. La visibilité devenait de plus en plus mauvaise. Malgré ma meilleure volonté, il ne m'a pas été possible de trouver le terrain de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse.

Je me décidai, en raison de la nuit tombante et de la visibilité quasi nulle, à un atterrissage de fortune. A 1815 hrs, j'atterris à Attenschwiller sur une prairie. En roulant au sol, je touchai un arbre avec l'aile droite de mon appareil. L'aile a été très endommagée. Personnellement je n'ai pas été blessé.

Je contactai immédiatement l'Aéroport de Sisseln et la Gendarmerie.

Wallbach, le 17 février 1961