



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

## concernant l'accident

de l'avion Beechcraft F-35 "Bonanza" HB-EFB

survenu le 15 février 1965

à l'aéroport de La Chaux-de-Fonds/NE

## Séance de la commission

13 août 1965

## R A P P O R T F I N A L

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

concernant l'accident

de l'avion Beechcraft F-35 "Bonanza" HB-EFB

survenu le 15 février 1965

à l'aéroport de La Chaux-de-Fonds/NE

### 0. RESUME

Le lundi, 15 février 1965 le pilote avait l'intention d'effectuer un vol privé avec deux passagers à bord de l'avion Beechcraft Bonanza HB-EFB, de La Chaux-de-Fonds à Madrid. La piste étant couverte d'une couche de neige fraîche. Le pilote la fit déblayer sur une largeur de 15 à 20 mètres par un triangle qui entassa de part et d'autre de la bande nettoyée un mur de neige, haut par endroit d'un mètre environ. Décollant à 1540 HEC, l'avion accéléra normalement, mais aux deux tiers de la piste il fut subitement déporté vers la gauche. Le pilote décida de couper les gaz, mais l'avion continua de virer à gauche dans la partie non déblayée du terrain, où il se mit finalement en pylône.

Les occupants n'eurent aucun mal. Par contre, l'avion fut gravement endommagé.

L'accident est dû au fait que le pilote a voulu entreprendre son vol alors que l'état de la piste ne présentait pas une marge suffisante de sécurité.

### 1. ENQUETE

L'enquête préalable fut close le 21 juin par la remise du rapport d'enquête du 14 juin 1965 au président de la Commission.

### 2. ELEMENTS

#### 21. Intéressés

211. Pilote : Année de naissance 1930

Licence de pilote professionnel de première classe du 13 septembre 1962, valable jusqu'au 7 mars 1965.

Début de la formation aéronautique en 1955 à Bâle.

Entraînement total 1650 heures et 3300 vols environ.

Le 11 janvier 1963, le pilote a endommagé l'avion Beechcraft Bonanza HB-EFB lors d'un départ manqué à l'aéroport de La Chaux-de-Fonds dans la neige épaisse.

212. Passagers : 2

213. Remplaçant du chef de place : année de naissance 1898

## 22. Avion HB-EFB

Propriétaire : privé

Exploitant : privé

Type : Beechcraft F-35 "Bonanza", avec moteur Continental E-225-8 de 225 CV.

Constructeur et fabricant : Beech Aircraft Corp., Wichita, Kansas, U.S.A.

Caractéristiques : quadriplace monomoteur à aile basse, construction métallique, train rentrant, roue de proue.

Certificat de navigabilité du 30 mars 1964, valable jusqu'au 17 mars 1966.

Poids maximum 1250 kg, poids au moment de l'accident env. 1240 kg.

L'envergure est de 10 m, hauteur au-dessus du sol des extrémités des ailes 110 cm.

## 23. Terrain

(Carte nationale de la Suisse 1:50.000, Feuille 252 Vallon de St. Imier)

L'accident s'est produit sur la piste 24 de l'aéroport de La Chaux-de-Fonds. La piste asphaltée qui mesure 740 x 30 m est

en légère montée.

Coordonnées 551.000/215.000, 1020 m/M.

Le jour de l'accident, l'aéroport était couvert d'une couche de neige d'environ 70 cm, dont environ 15 cm de neige fraîche.

#### 24. Conditions météorologiques

Le jour de l'accident, la Suisse était située dans un courant d'air froid venant du nord, occasionnant : des chutes de neige.

Temps local à La Chaux-de-Fonds : couvert, vent modéré du secteur ouest, chutes de neige intermittentes.

### 3. HISTOIRE DE L'ACCIDENT

31. Le lundi, 15 février 1965, le pilote avait l'intention d'effectuer avec deux passagers un vol privé de La-Chaux-de-Fonds à Madrid et d'utiliser dans ce but l'avion Beechcraft "Bonanza" HB-EFB.

32. L'aérodrome de La Chaux-de-Fonds était recouvert à cette époque d'une couche d'environ 70 cm de vieille neige.

La piste 06/24 était déblayée sur toute sa largeur de 30 m. De part et d'autre de la piste, la neige entassée formait un mur d'environ 120 cm de haut. La veille du départ, de nouvelles chutes de neige avaient formé une couche fraîche d'environ 10 cm. Le matin du 15, le pilote téléphona à l'aéroport pour annoncer son intention d'entreprendre le vol. Le remplaçant du chef de place, informa le pilote que la piste n'était pas déblayée et qu'il n'y aurait pas moyen d'obtenir la fraise de la ville pour effectuer ce travail. Le pilote répondit qu'un simple triangle ferait bien l'affaire et qu'une largeur de piste de 15 m serait suffisante pour décoller. Le remplaçant du chef de place fit alors venir un triangle, et à 1145 HEC une bande de 15 à 20 m de largeur était déblayée sur toute la longueur de la piste. Il y avait donc de part et d'autre de la bande nettoyée d'abord un mur de neige fraîche entassée par l'opération du triangle, haut par endroit d'un mètre environ, ensuite 5 à 7 m de piste recouverte d'environ 10 cm de neige fraîche jusqu'au mur d'environ 120 cm de hauteur provenant des

nettoyages précédents. Le pilote vint après l'opération vérifier l'état des lieux et se déclara satisfait.

33. Les deux passagers étant arrivés avec passablement de retard, le pilote ne put rouler vers le seuil de piste 24 que vers 1530. Entre-temps, il y avait eu encore quelques faibles rafales de neige. Au départ, à 1540, l'avion accéléra normalement, lorsqu'aux deux tiers de la piste, au moment où il allait décoller, il fut soudainement déporté vers la gauche de sorte que le pilote, ne réussissant pas à le maintenir dans l'axe de la piste, décida de couper les gaz. A cet instant, l'avion vira d'environ 30 degrés à gauche pour entrer dans le premier et ensuite dans le deuxième mur de neige, où il se mit finalement en pylône.

#### 4. DOMMAGES

41. Les occupants ne subirent aucun dommage.

42. L'avion subit des dégâts à la roue de proue, à l'hélice et aux bords d'attaque des ailes (réparation environ Fr. 8000.-, soit le 10 % de la valeur).

43. Il n'y eut pas de dégâts causés au terrain.

#### 5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

-

#### 6. DISCUSSION

61. Aucun indice ne permet de supposer que l'accident se soit produit par suite d'une défectuosité de l'avion ou d'une faute de pilotage.

62. Par contre, il est parfaitement vraisemblable que l'avion ait accroché avec l'aile gauche le remblai de neige qui se trouvait en bordure de la partie déblayée de la piste.

En effet, le déblaiement sur une largeur de 15 à 20 m seulement présentait une marge de sécurité nettement insuffisante pour ce type d'avion, à aile basse d'une

envergure de 10 m, et ceci d'autant plus que le déblaiement avait été effectué par un simple triangle, qui avait laissé une surface assez inégale, facilitant les embardées.

#### 7. CONCLUSION

La Commission arrive, à l'unanimité, à la conclusion suivante : L'accident est dû au fait que le pilote a voulu entreprendre son vol alors que l'état de la piste ne présentait pas une marge suffisante de sécurité.

Zurich, le 13 août 1965

Etabli le 18 août 1965

Cas similaire : -