



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

concernant l'accident

du planeur Karpf Baby HB-513

survenu le 26 juin 1965

à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds NE

Séance de la commission

29 septembre 1965

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

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

concernant l'accident

du planeur Karpf Baby HB-513

survenu le 26 juin 1965

à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds NE

0. RESUME

Le samedi, 26 juin 1965, l'élève pilote, remorqué par un avion Piper, décollait de l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds pour un vol d'entraînement sur le planeur Karpf Baby HB-513. Il y avait un vent de travers assez fort. Après un décollage normal, le planeur s'écarta légèrement de l'axe de la piste, sur quoi le pilote décrocha le câble remorqueur à une hauteur de 10 à 15 mètres. Puis, le planeur s'inclina vers la droite et vira à faible altitude, pour enfin heurter de l'aile droite le toit d'un hangar et tomber sur le sol.

Le pilote fut grièvement blessé, le planeur détruit.

L'accident est probablement dû à une réaction de panique de l'élève pilote.

1. ENQUETE

L'enquête préalable fut close le 22 juillet par la remise du rapport d'enquête daté du même jour au président de la Commission.

2. ELEMENTS

21. Intéressés

211. Pilote : année de naissance 1932, de nationalité allemande
Carte d'élève pilote du 17 juillet 1963, valable jusqu'au 3
juillet 1965.

Début de la formation aéronautique sur avions au mois de

juillet 1963, sur planeurs au mois de juillet 1964 à La Chaux-de-Fonds. Entraînement total 42 h et 316 vols sur avions (dont 19 h et 167 vols solo), 3 heures et 10 vols sur planeurs, dont 0:49 et 3 vols solo). En 1964, seulement trois vols sur planeurs, dont le dernier le 12 juin 1964. Tout l'écolage sur planeurs sous la direction de moniteur.

L'élève était au bénéfice de bonnes qualifications de la part de ses moniteurs ; pas de tendance à la panique.

212. Moniteur : Année de naissance 1927

Licence de pilote de planeurs du 30 août 1952, avec permis d'instructeur de vol à voile du 23 août 1962, valable jusqu'au 7 novembre 1965.

Entraînement total sur avions 90 heures et 380 vols, sur planeurs 230 heures et 780 vols. Le moniteur a formé environ 15 élèves, sans incident.

22. Planeur HB-513

Propriétaire et exploitant : Groupe de vol à voile des Montagnes Neuchâteloises, Le Locle.

Type : Karpf Baby.

Constructeur : Schneider, Grunau BRD.

Fabricant : Karpf, Seelmatten ZH.

Caractéristique : Monoplan à aile haute, monoplace, construction en bois.

Certificat de navigabilité du 6 mai 1959, valable jusqu'au 31 mai 1966.

Poids maximum 250 kg, poids au moment de l'accident 262 kg. Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

23. Terrain

(Carte nationale de la Suisse 1:50.000, Feuille 232 Vallon de St. Imier)

L'accident s'est produit au bord est de l'aérodrome de La

Chaux-de-Fonds, auprès d'une ferme qui se trouve à une distance de 100 mètres à l'est de la piste 24/06, près de la route cantonale La Chaux-de-Fonds - Le Locle, avec un hangar attenant. Le toit du hangar est haut de 6 mètres, celui de la ferme de 10 mètres.

Coordonnées 551.150/214.900, 1010 m/m, commune de La Chaux-de-Fonds.

24. Conditions météorologiques

Le jour de l'accident, la situation dans la région de l'accident était caractérisée par 7/8 strato-cumulus à 1500 m/m et une visibilité de 10 km.

Le vent au moment du décollage soufflait de N-NE avec une vitesse variable de 10 à 15 nds, avec une turbulence moyenne à forte.

25. Organisation

L'accident survint dans le cadre de l'école de vol à voile du Groupe de vol à voile des Montagnes Neuchâteloises, Le Locle, au bénéfice d'une autorisation de l'Office fédéral de l'air du 1^{er} avril 1954, d'une durée illimitée.

3. COURS DU VOL ET ACCIDENT

31. Le samedi, 26 juin 1965, à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds, l'élève pilote reçut pour mission de son moniteur un vol d'entraînement sur le planeur Karpf Baby HB-513. Le décollage eut lieu à 1606 HEC de la piste 06. Le planeur étant remorqué par l'avion Piper PA-18 HB-ORB.

32. Après un décollage normal, le planeur s'écarta légèrement de l'axe de la piste, sur quoi le pilote décrocha le câble remorqueur à une altitude de 10 à 15 mètres déjà. Le planeur s'inclina alors vers la droite et vira à faible altitude. L'inclinaison s'accrut, et le planeur heurta de l'aile droite le toit d'un hangar attendant à une ferme située au bord sud de l'aérodrome. Puis, le fuselage heurta le faite du toit de la ferme. Enfin, le planeur tomba verticalement sur le sol à quelques mètres du mur du bâtiment.

33. Dans sa déposition, l'élève déclara que le planeur s'inclina à droite, que cette tendance s'accentua même après une correction complète des ailerons et du gouvernail de direction et qu'il ne put redresser le planeur avant la collision ; son intention était de poser droit devant lui, mais le vent fut plus fort que sa correction.

4. DOMMAGES

41. Le pilote fut grièvement blessé et dût être hospitalisé trois semaines. Il subit une incapacité de travail de deux mois de 100 p.c. et d'un mois de 50 p.c.

42. Le planeur fut détruit

43. Le toit de la ferme (propriétaire : Etat de Neuchâtel) fut légèrement endommagé (coût de réparation frs. 500.- environ).

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

Un contrôle de fonctionnement des commandes fut effectué sur l'épave : Le montage était correct et aucun câble n'était défectueux.

6. DISCUSSION

61. Un vent de travers assez fort est un phénomène courant à La Chaux-de-Fonds ; les pilotes y sont habitués. Vu l'expérience assez avancée de l'élève, bien que restreinte sur planeurs, on peut comprendre la décision du moniteur de continuer l'écolage même dans des conditions peu favorables.

62. Aucune défectuosité préexistante ayant pu être constatée au planeur, l'accident ne s'explique que par une erreur de pilotage, soit par un croisement inaperçu des commandes, soit par une réaction de panique du pilote qui, se voyant déporté à droite de l'avion remorqueur, se crispa sur ses commandes et ne vit plus qu'une possibilité, celle de déclencher le câble et d'attendre la suite des événements. Cette dernière hypothèse parait plus probable.

7. CONCLUSION

La Commission arrive, à l'unanimité, à la conclusion suivante
L'accident est probablement dû à une réaction de panique de
l'élève pilote.

Beromünster, le 29 septembre 1965.

Etabli le 30 septembre 1965.

Cas similaires : -