



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

concernant l'accident

de l'avion Morane-Saulnier 892 Rallye Commodore F-BMVH

survenu le 7 novembre 1965

près de Derendingen SO

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire

accident de l'avion Morane-Saulnier 892 Rallye Commodore F-
BMVH

survenu le 7 novembre 1965

près de Derendingen SO

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 25 novembre 1965, transmis à la
Commission le 25 novembre 1965, est approuvé.

Circulation 10 décembre 65

R A P P O R T D ' E N Q U E T E

concernant l'accident
de l'avion Morane-Saulnier 892 F-BMVH
survenu le 7 novembre 1965
près de Derendingen SO

1. ENQUETE

L'enquête préalable a été ouverte le 7 novembre 1965. La Police du Canton de Soleure a dressé procès-verbal et s'est occupée de la garde de l'aéronef.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Pilote : année de naissance 1920

Titulaire de la licence française de pilote privé, délivrée le 9.3.1964, valable jusqu'au 28.4.1966.

Licence pour radiotéléphonie, délivrée le 27.6.1962, valable jusqu'au 18.6.1966.

Expérience de vol : 70 h (moteur), 60 h (vol à voile)

212. Autres occupants:

Année de naissance 1922, épouse du pilote

Année de naissance 1943, enfant du pilote

Année de naissance 1948, enfant du pilote

22. Avion F-BMVH

Propriétaire et détenteur : Aéroclub d'Alsace, 10 Place
Gutenberg, Strasbourg

Type : S.E.E.M.S. Morane-Saulnier 892
Rallye Commodore, moteur
Lycoming 0-320-E, 150 CV

Poids : jusqu'à 2000 kg

Certificat de navigabilité délivré par le Ministère des

Travaux Publics et des Transports, Secrétariat Général à l'Aviation Civile, le 23.4.1965, valable jusqu'au 23.4.1966.

Caractéristiques : quadriplace, monomoteur, à aile basse, construction monocoque métallique, train fixe avec roue de proue.

23. Terrain

Lieu de l'accident : Champ à 1 km environ au SE de Derendingen, Canton de Soleure

Carte nationale de la Suisse
1:50'000 Feuille 233 Soleure

Coordonnées : 611.800/226.850, 439 m/M.

24. Conditions météorologiques générales

Provenant d'un centre de basse pression sur la Biscaye, un front orageux se déplace vers l'est. Sur le Plateau suisse encore quelques bancs de brouillard qui se dissolvent.

Système frontal à 16 h HEC : Nancy/Vosges - Dijon/Besançon - Clermont-Ferrand/Mâcon

 à 18.30 HEC : Fribourg en
 Brisgau/Donaueschingen -
 Mulhouse/Liestal -
 Pontarlier/Berne -
 Genève/Montreux

(Déplacement : 27 nœuds en direction de l'est)

24.1 Dans la région et au moment de l'accident

Total 6/8, 4-6/8 cumulus, base à 1500-1800 m/M, sur le Plateau suisse 2/8 stratus en-dessous, base 600 m/M, limite supérieure 7-800 m/M, pas d'averses.

Visibilité en-dessous de 800 m/M 5-10 km

Vent, à 1500 m/M, 5 à 10 nœuds venant de 240 - 270°

3. HISTOIRE DU VOL ET ACCIDENT

Genre de trafic : vol privé
Lieu et heure de départ (HEC) : Dijon 15.30
Intention : vol à Strasbourg, via
Belfort

Lieu et heure de l'accident (HEC) : Derendingen 16.50

Parti de Dijon, le pilote choisit une route par Belfort, le chemin direct, en raison de la météo, n'étant pas favorable. Alors que le temps se détériore, il doit dévier de plus en plus vers le sud. Il perd l'orientation et voyant une autoroute, il croit être en Allemagne (région de Fribourg en Breisgau). Toutefois, le pilote constate qu'il doit se trouver plus au sud du trajet qu'il s'était proposé.

La nuit commence à tomber ; il fait une reconnaissance d'un terrain près de Derendingen où il effectue un atterrissage immédiat. Après avoir touché le sol, l'avion roule une centaine de mètres et, au bord d'un champ labouré, la roue de proue est arrachée. Après 20 mètres environ, l'avion freine, le nez s'étant piqué dans le sol, où l'hélice et le capot de moteur furent endommagés.

4. DOMMAGES

41. Les occupants sont indemnes

42. Aéronef : roue de proue arrachée
hélice, une pale déformée
capot de moteur enfoncé
carburateur arraché

Etendue des dégâts en % : 5 à 7 %

Frais probables de remise en état : environ fr.s. 5'000.-

43. Au sol : minimes - quelques traces
du train

Propriétaire : agriculteur, Derendingen

Evaluation env. frs : demande d'indemnité fr.s.
20.-

5. DISCUSSION

La météo étant insuffisante sur le chemin direct de Dijon à Strasbourg, le pilote choisit le trajet Dijon-Belfort. Le front orageux se déplace alors de plus en plus vers l'est et le pilote s'aperçoit du danger d'être coincé dans le Jura. Le pilote doit dévier vers le sud et tout en évitant le système frontal, il perd l'orientation dans une région difficile à la navigation aérienne compte tenu des conditions météorologiques. Il est étonnant, au premier abord, qu'une fois passé le Jura le pilote n'ait pas aperçu le lac de Bienne, mais le fait qu'il y avait là quelques couches de nuages (stratus) entre 200 et 400 m/sol en pourrait être l'explication. Les essais de contacter par radio Dijon, Colmar-approche et Strasbourg ont été sans résultat.

La décision de faire un atterrissage forcé et de l'effectuer sur le premier bout de terrain qui semblait suffir est irréprochable. Outre la perte d'orientation, c'est aussi la tombée de la nuit qui justifie cette manœuvre. L'exécution de cet atterrissage ne donne lieu à aucune objection ; lors de la reconnaissance à environ 200 m/sol, il n'était pas possible pour le pilote de distinguer les petites aspérités du terrain.

6. CONCLUSION

Lors d'un atterrissage forcé que le pilote, ayant perdu l'orientation, a dû entreprendre avant la tombée de la nuit, il n'a pas remarqué la surélévation du bord d'un champ labouré.

Berne, le 25.11.1965

L'enquêteur