



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

concernant l'accident

de l'avion Jodel DR 1050 HB-EEW

survenu le 2 septembre 1967

à l'aérodrome d'Ecuvillens FR

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire
de l'avion Jodel DR 1050 HB-EEW
survenu le 2 septembre 1967
à l'aérodrome d'Ecuvillens FR

après avoir pris acte des résultats de la procédure
intermédiaire selon l'art. 19.2 de l'Ordonnance sur les
enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960,

et, d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la
procédure sommaire selon les art. 27 et s. des prescriptions
susmentionnées

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 14 octobre, transmis à la Commission
le 16 octobre 1967, est approuvé.

Circulation 10./23.11.1967

Rapport d'enquête
concernant l'accident
de l'avion Jodel DR 1050 HB-EEW
survenu à l'aérodrome d'Ecuvillens
le 2 septembre 1967

0. RESUME

Lors d'un décollage avec fort vent de travers le pilote perd le contrôle de l'avion qui roule dans une faucheuse à main. L'avion est gravement endommagé. Le pilote qui était seul à bord est indemne.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le 2 septembre 1967 à 1705 heure locale et a été aussitôt annoncé au service de piquet de l'Office fédéral de l'air. L'enquête a été ouverte le même soir aux environs de 1900 heure locale par l'enquêteur soussigné. A son arrivée l'épave se trouvait dans le hangar, la faucheuse à main encore à l'emplacement où se produisit la collision.

Les autorités cantonales n'ont pas participé à l'enquête.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Pilote : année de naissance 1932

Licence de pilote privé, délivrée le 9 juin 1967, valable jusqu'au 16 août 1968.

Le pilote a débuté sur avion Cessna 150 et a poursuivi dès avril 1967 son écolage de base sur Jodel DR 1050.

Expérience de vol : 64 heures et 465 atterrissages dont 34 heures et 225 atterrissages sur l'appareil sinistré ; dans les derniers trois mois, 25 heures et 200 atterrissages sur Jodel DR 1050.

Début de la formation aéronautique le 10 août 1966 à Ecuwillens.

Le dossier de l'OFA ne mentionne ni accident ni infraction aux prescriptions aéronautiques.

Aucun indice ne permet de supposer que le pilote n'ait pas été en parfait état de santé au moment de l'accident.

22. Aéronef

221. Indications générales :

Propriétaires et exploitants : privé

Type : Jodel DR 1050 "Sicile" avec moteur Rolls Royce 0-200-A de 100 CV et hélice à pas réglable au sol.

Certificat d'admission délivré le 1er avril 1967 et valable jusqu'au 19 novembre 1967.

Caractéristiques : monomoteur à aile basse avec train fixe et classique, 2 passagers (évent. 3).

222. Poids et centrage :

Poids max. autorisé pour le décollage 750 kg ; lors du décollage qui se termina par l'accident le poids de l'appareil était de 548 kg. La position du centre de gravité se trouvait à la limite avant de la zone autorisée.

Le manuel de vol dit sous chapitre "chargement" ch. 3 :

"La position du C.G. étant extrêmement variable en fonction de la charge, il appartient au pilote de faire les vérifications nécessaires couvrant toutes les phases du vol.

Pour les prescriptions de charge, voir sous le chapitre "Manutentions".

Ch. 4 de ce chapitre dit :

"Lorsque le pilote se trouve seul à bord, il faut mettre au minimum 25 kg de lest sur la banquette arrière (ou au minimum 35 l d'essence dans le réservoir arrière ou au minimum 25 l

dans le réservoir supplémentaire)."

Lors du vol en question les réservoirs arrière et supplémentaire étaient vides, bien que le pilote fût seul à bord.

223. Freins et gouvernail de direction

Les freins et le gouvernail de direction étaient en parfait état de fonctionnement.

23. Terrain

Champ d'aviation d'Ecuvillens.

Piste 28, herbe, terrain en bon état.

Coordonnées géographiques : 46.45.20 N/07.04.20 E.

24. Météo

Temps local à Ecuvillens selon observation du chef de place :
Vent du sud-ouest, assez fort en rafales, visibilité 15 km
plafond élevé.

3. HISTOIRE DE L'ACCIDENT

Le 2 septembre 1967, le pilote voulait effectuer seul à bord un tour de piste à titre d'exercice au champ d'aviation d'Ecuvillens, où l'avion HB-EEW est stationné. Il s'installa dans l'avion, puis après avoir fait les vérifications usuelles, roula vers le début de la piste 28. Le vent soufflait du secteur sud-ouest (220-230°) en rafales. A 1705 heure locale, le pilote s'aligna et mit pleins gaz. Après avoir roulé une dizaine de mètres, l'avion leva la queue puis quitta peu à peu l'axe de la piste. Il se rapprocha de la limite gauche de la piste marquée par une ligne de fanions. 50 mètres après le début de la piste 28, l'avion traversa cette ligne avec un angle de 45 degrés environ. Le pilote coupa les gaz, serra le frein à main et évita de justesse un avion en stationnement ; à 100 mètres du bord de la piste, l'avion entra en collision avec une faucheuse à main qui était parquée en bordure d'un champ de blé fauché. L'avion toucha le manche droit de la machine agricole avec l'aile gauche et effectua un

cheval de bois autour de celle-ci.

4. DOMMAGES

41. Occupants :

Néant.

42. Avion :

Moitié gauche de l'aile gauche à remplacer. Endommagé é 30 % environ.

43. Dégâts à la surface :

Néant.

5. DISCUSSION

Il est connu que les avions munis d'un train classique, c'est-à-dire avec roulette de queue, sont plus délicats à décoller et à poser avec vent de travers que les avions munis d'un train tricycle. Le type Jodel, dont le gouvernail est de surface relativement petite et par conséquent de faible efficacité à basse vitesse, demande une attention toute particulière dans ces deux phases de vol, surtout par vent de travers.

De plus, les avions à roulette de queue ont tendance au décollage à se placer vent debout. Ce phénomène devait être connu du pilote qui effectua une partie de son écolage sur l'appareil sinistré. Il est vraisemblable que le pilote ne prêta pas une attention suffisante à ce phénomène et omit d'observer la manche à air avant de mettre pleins gaz. Ainsi que plusieurs témoins l'ont constaté le vent soufflait du sud-ouest en rafales. Bien que la vitesse du vent ne soit pas exactement connue, il y a lieu d'admettre que la composante latérale était d'une certaine importance et devait poser quelques problèmes, à un pilote, dont l'expérience était encore relativement restreinte.

Selon ses propres déclarations le pilote donna aussitôt du pied droit lorsqu'il constata que l'avion quittait l'axe de la piste. Mais la correction fut amorcée trop tard ; par vent traversier, il est nécessaire de contrer le mouvement dès le

début du décollage.

Il est également possible que le pilote ait été surpris par une rafale qu'il ne pouvait déceler à la seule vue de la manche à air.

Dans l'espoir de sauver la situation et de remettre l'avion dans l'axe le pilote laissa pleins gaz au lieu de les couper, renforçant ainsi la tendance de l'appareil à dévier. Il ne les retira qu'après avoir dépassé de 30 à 40 m la limite gauche de la piste, réussissant néanmoins à éviter la collision avec l'avion en stationnement mais pas la faucheuse qu'il toucha avec l'extrémité de l'aile.

Le fait que, contrairement aux prescriptions de charge, les réservoirs arrière et supplémentaire étaient vides a eu pour conséquence que le centre de gravité se trouva juste à la limite antérieure, mais n'a pas eu d'action directe sur l'accident.

6. CONCLUSION

L'accident est dû au fait que le pilote peu expérimenté se laissa surprendre au décollage par les effets d'un vent traversier.

Berne, le 14 octobre 1967

L'enquêteur