



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

## concernant l'accident

de l'avion Piper J3C HB-OGV

survenu le 5 novembre 1967

à l'Aéroport de La Chaux-de-Fonds

**Décision prise par voie de circulation**

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

dans l'affaire

accident de l'avion Piper J3C HB-OGV

survenu le 5 novembre 1967

à l'Aéroport de La Chaux-de-Fonds

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<sup>er</sup> 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 29 mars, transmis à la Commission le 5 avril 1968, est approuvé.

Circulation 17 mai 1968.

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

concernant l'accident  
de l'avion Piper HB-OGV  
survenu le 5 novembre 1967  
à l'aéroport de La Chaux-de-Fonds/NE

## 0. RESUME

Lors d'un décollage par fort vent debout, l'avion quitte prématurément le sol en position cabrée, bascule sur l'aile gauche et s'écrase au sol.

Le pilote, seul à bord, est légèrement blessé. L'avion est détruit.

## 1. ENQUETE

L'accident s'est produit le 5 novembre 1967 aux environs de 1225 heure locale.

Il a été notifié par téléphone au Bureau fédéral d'enquête des accidents d'aviation à Berne, à 1300 h, par le fonctionnaire de service à la permanence de l'Office fédéral de l'air.

L'enquête a été ouverte le même jour par l'enquêteur soussigné en collaboration avec la police cantonale neuchâteloise.

## 2. ELEMENTS

21. Pilote : Année de naissance 1938

Carte d'élève-pilote, délivrée le 4 août 1967, valable jusqu'au 26 juillet 1969.

Début de l'écolage le 25 juillet 1967 à l'aérodrome de la Gruyères.

Expérience de vol : au total 34:48 heures et 267 atterrissages sur l'avion Piper HB-OGV, dont 14:51 heures et 94 atterrissages seul à bord.

Le pilote avait terminé sa formation de base à fin septembre

1967. Après un premier essai infructueux le 7 octobre, il avait passé avec succès le 25 du même mois l'examen pour l'obtention de la licence de pilote privé, mais n'était pas encore en possession de ce titre le jour de l'accident.

L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que le pilote ne fût pas apte au vol ce jour-là.

## 22. Avion

Propriétaire et exploitant : Société d'aviation de la Gruyères, à Bulle.

Type : Piper J3C, équipé d'un moteur Rolls Royce C90-12 F (90 CV).

Certificat d'admission à la circulation en état de validité délivré par l'Office fédéral de l'air le 27 juillet 1967.

Caractéristiques : Monomoteur à aile haute haubanée ; construction mixte ; biplace en tandem ; train fixe et roulette de queue.

Vitesse minimum de sustentation : environ 35-40 mph.

Poids et centrage : poids maximum autorisé 580 kg.  
Au moment de l'accident le poids était de 475 kg environ.

Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

La cellule accusait 178 heures de service depuis la dernière révision générale, le moteur 178 heures au total.

L'examen de l'épave n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que l'avion n'était pas en état de vol au moment de l'accident.

## 23. Terrain

Voir AIP. Landing Chart ICAO Les Eplatures Airport LSGC-VAL/2.

L'aéroport des Eplatures, situé à la sortie ouest de La Chaux-

de-Fonds, à l'altitude de 1020 m, comporte une piste en dur de 740 x 30 m, orientée QFU 06/24. L'accident s'est produit au décollage, au début de la piste 24.

#### 24. Météo

241. A La Chaux-de-Fonds, au moment de l'accident, le ciel était couvert à 6/8 à 2000 m. Selon les renseignements fournis par l'ISM, le vent soufflait par rafales du secteur WSW à la vitesse de 20-30 nœuds. Le QNH était de 996 mb, la température de l'air au voisinage du sol de + 4°C et l'humidité relative de 80 %.

242. La prévision aéronautique établie par la centrale météorologique de Zurich-Kloten valable de 0600 à 1200 h avait pour la Suisse romande la teneur suivante :

Situation générale :

Un front froid a atteint la partie ouest du pays.

Dans le courant de la matinée, effondrement du régime de foehn et passage du front.

Nébulosité, visibilité et temps :

Suisse romande et Valais : très nuageux à couvert, base entre 1500 et 2000 m/mer. Averses, limite des chutes de neige vers 1000 m/mer. Visibilité : 4-8 km, ensuite 8-15 km, dans les averses 3-6 km.

Vent et température :

500 m SW/12-18 nœuds

1500 m 240°/25 nœuds (isotherme 0°C)

3000 m 240°/50 nœuds

Dangers :

Cols alpins dans les nuages. Turbulence modérée à forte.

### 3. RECIT DU VOL ET DE L'ACCIDENT

31. Le dimanche 5 novembre 1967 dans la matinée, le pilote désirant effectuer un vol de plaisance à destination de La Chaux-de-Fonds, téléphone depuis l'aérodrome de Gruyères à

celui des Eplatures pour se renseigner sur les conditions météorologiques locales. Ayant reçu une réponse favorable : "Ciel clair et vent de 20 km/h dans l'axe de la piste", le pilote décide d'entreprendre le vol et décolle à 1030 heure locale aux commandes de l'avion Piper HB-OGV. Le pilote, qui est seul à bord et qui se rend pour la première fois dans le Jura en avion, atterrit sans encombre aux Eplatures à 1109 h. Après l'atterrissage, il se rend au bureau de contrôle pour annoncer son arrivée es note à cette occasion que la vitesse du vent affichée par l'anémomètre placé à l'intérieur du local a doublé depuis son appel téléphonique.

32. Environ une heure plus tard, le pilote décide de rentrer à Gruyères et repasse au bureau de contrôle pour annoncer son départ et remplir une formule d'avis de vol. Consultant une nouvelle fois l'anémomètre, il constate que la direction et la force du vent n'ont pas changé depuis son arrivée. Le pilote se rend ensuite vers son avion, s'installe aux commandes, puis, après avoir mis en marche et réchauffé son moteur, quitte l'aire de stationnement pour rouler vers le seuil de piste 24. A 1225 h, le pilote s'aligne vent debout et met progressivement pleins gaz en maintenant la commande de profondeur tirée en arrière. Mais après avoir roulé 2 à 3 m, l'avion, soulevé par une rafale, décolle en position trois points ; l'appareil s'élève de quelques mètres en se cabrant de plus en plus, puis bascule sur l'aile gauche et s'abat dans l'herbe en bordure de la piste.

L'avion toucha le sol successivement avec l'extrémité de l'aile gauche, le nez, le train et l'aile droite avant de s'immobiliser dans la même direction que celle du départ, à 35 m environ du début de la piste et à environ 50 m à gauche de la ligne médiane.

#### 4. DOMMAGES

41. Le pilote a été légèrement blessé à la tête.

42. L'avion a été endommagé à 75 %.

43. Au sol : néant.

## 5. DISCUSSION

Le pilote, qui n'avait pas pris connaissance de la prévision aéronautique diffusée en début de matinée, entreprit son vol sur la base des conditions météorologiques locales encore favorables qui régnaient à Gruyères et à La Chaux-de-Fonds à l'heure du départ.

Bien que la situation se soit dans l'intervalle sensiblement détériorée et présentait un certain risque objectif lorsque le pilote envisagea de retourner à son point de départ, l'accident est à attribuer avant tout à une erreur dans l'utilisation des commandes de vol dans la première phase du décollage. En gardant le manche tiré lors de la mise des gaz, le pilote n'a manifestement pas tenu compte du vent relatif auquel était déjà soumise la voilure au moment où l'avion se mettait en mouvement. En effet, selon les renseignements fournis par l'Institut suisse de météorologie, la vitesse du vent devait être proche de la vitesse de sustentation pour l'incidence d'aile donnée par la position 3 points de l'avion. Dès lors, une simple rafale suffisait à provoquer le décollage de l'appareil qui effectivement quitta le sol après quelques mètres seulement. Le pilote ayant maintenu la commande de profondeur tirée en arrière, l'avion se cabra aussitôt, provoquant le décrochage des filets d'air sur l'extrados de l'aile ; devenu incontrôlable, l'appareil s'écrasa au sol.

## 6. CONCLUSION

L'accident a pour cause directe une erreur d'utilisation de la commande de profondeur lors d'un décollage par fort vent debout.

Berne, le 29 mars 1968

L'enquêteur