



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

## concernant l'accident

de l'avion Bücker Bü 133 U-88

survenu le 17 octobre 1968

à l'aérodrome de Porrentruy

**Décision prise par voie de circulation**

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

dans l'affaire

accident de l'avion Bücker Bü 133 U-88

survenu le 17 octobre 1968

à l'aérodrome de Porrentruy

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 21 janvier 1969, transmis à la Commission le 29 janvier 1969, est approuvé.

Circulation, 7./18.3.1969.

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

concernant l'accident  
de l'avion Bücker Bü 133 U-88  
survenu le 17 octobre 1968  
à l'aérodrome de Porrentruy

0. RESUME

Après un atterrissage normal sur la piste 07 de l'aérodrome de Porrentruy, le pilote laissa l'avion dévier à gauche ; l'appareil sortit ainsi de l'aire balisée et arriva à un angle d'env. 20 à 30° vers un fossé de drainage. Au passage du ruisseau, le train d'atterrissage fut fauché et l'avion s'immobilisa quelques mètres plus loin. Le pilote sortit indemne, mais l'avion a été sérieusement endommagé.

1. ENQUETE

1.1. Pilote : Année de naissance 1931

Titulaire de la licence de pilote privé délivrée le 16 juillet 1968 et valable jusqu'au 10 septembre 1969. Expérience de vol env. 77 heures et 423 atterrissages, dont env. 4 heures et 31 atterrissages sur le type Bücker Jungmann (Bü 131). Pas d'entraînement préalable sur le type (monoplace) Bücker Jungmeister (Bü 133).

1.2. Avion

Non immatriculé, avec marques militaires suisses "U-88"

Propriétaire :	Confédération suisse
Exploitant :	Section de Porrentruy de l'Aéro Club de Suisse
Type :	Bücker Jungmeister Bü 133
Constructeur :	Bücker
Fabricant :	Dornier-Werke AG, Altenrhein

Année de construction : 1940 ; no de série : 35  
Caractéristiques : monomoteur monoplace biplan  
haubané avec train  
classique (roulette de  
queue accouplée au  
gouvernail)  
Moteur : Bramo Sh 14 A 4 A de 170 CV  
no 28271  
Hélice en bois : KW no 1528  
Poids à vide : 450 kg  
Poids maximum : 640 kg.

### 1.3. Terrain

Aérodrome de Porrentruy (voir A.I.P.) à 440 m/mer.

Piste 07 mesurant 550 m x 30 m, gazonnée.

Coordonnées : 570.800/251.250/440.

### 1.4. Météo

Beau temps. Les conditions météorologiques n'ont pas joué de rôle dans l'accident.

### 1.5. Faits

Le pilote né en 1931 avait commencé sa formation aéronautique en septembre 1967. En juillet 1968 il obtint la licence de pilote privé, après env. 32 heures de vol accomplies presque exclusivement sur le type Cessna 150 équipé d'une roue de proue. Jusqu'au jour de l'accident le pilote effectua encore env. 45 heures supplémentaires, pour la plus grande partie également sur avions avec roue de proue (Cessna 150, PA-22, PA-28). Désireux de faire du vol acrobatique, il se déplaça dès fin août quatre fois à Porrentruy où il fit env. 4 heures et 31 atterrissages sur le type Bücker Jungmann "Bücker-Lerche R 180 PS" toujours en double commande avec le moniteur. Après la séance du 12 octobre il fut décidé que le pilote volerait la prochaine fois le monoplace Bü 133 Jungmeister, ce type d'avion étant de l'avis du moniteur plus facile à piloter que le "Bücker-Lerche R 180 PS".

Le 17 octobre 1968 le pilote se déplaça une fois de plus de Genève à Porrentruy et comme le moniteur était momentanément absent, c'est un autre moniteur qui lui donna les instructions nécessaires et lui fit faire un tour de piste sur l'avion U-88 du type Bü 133 Jungmeister U-88.

Le vol ne présenta rien de particulier et le pilote posa son avion sans difficulté sur la piste 07 dans l'axe de celle-ci, mais à gauche de la ligne médiane. Dans la phase de roulage, l'avion obliqua toutefois vers la gauche ; il toucha finalement un bidon servant de balise et sortit de l'aire de l'aérodrome.

Il traversa ensuite, à faible vitesse, le ruisseau qui longe le côté septentrional de l'aérodrome où il eut son train d'atterrissage replié vers l'arrière et s'immobilisa quelques mètres plus loin sur le ventre et les ailes inférieures.

Le pilote ne s'était pas aperçu que l'avion ne roulait pas parallèlement à l'axe de la piste mais tirait de plus en plus à gauche ; selon sa déclaration il avait exclusivement regardé à droite, du côté de la place de parc et des bâtiments de l'aérodrome et n'avait pas remarqué qu'il s'approchait de la balise et du ruisseau.

#### 1.6. Dégâts

Le pilote n'a pas été blessé.

L'avion est sérieusement endommagé (hélice en bois cassée, train d'atterrissage fauché, fuselage et ailes inférieures déformés),

Pas de dommages à des tiers.

## 2. DISCUSSION

L'accident est dû au fait que le pilote n'a pas, ou insuffisamment, contrôlé la direction dans laquelle roulait son avion après l'atterrissage ; il ne s'est ainsi pas rendu compte que son avion allait sortir de l'aire balisée et se rapprochait dangereusement du ruisseau en bordure du terrain. Ce fossé est assez bien visible et le pilote qui en était à sa cinquième séance d'entraînement à Porrentruy devait connaître les particularités topographiques de cet aérodrome pour y

avoir atterri plus de trente fois dans les derniers deux mois. Il est vrai que de par leur construction les avions à roulette de queue ne permettent pas au pilote de voir la portion de terrain qui se trouve dans l'axe de roulage; il faut donc, pour remédier dans la mesure du possible à cette particularité, regarder au moins alternativement à gauche et à droite pour pouvoir se rendre compte de l'axe suivi par l'avion. Dans le cas présent, le pilote a observé uniquement la droite. Il faut toutefois relever qu'à part les 4 heures effectuées sur Bü 131 - toujours en double commande - le pilote avait volé exclusivement des avions à roue de pouce, où le champ de vision ne pose pas de problèmes. Citait donc son premier vol seul à bord sur un avion avec roulette de queue. Ce vol fut entrepris sur Bü 133 qui présente des conditions de visibilité encore moins satisfaisantes que le Bü 131.

### 3. CONCLUSION

L'accident est dû au fait qu'après son atterrissage le pilote n'a pas suffisamment contrôlé l'axe suivi par son avion dont le champ de vision vers l'avant était assez restreint.

Berne, le 21 janvier 1969

L'enquêteur