



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

concernant l'accident

de l'avion Piper J3C HB-ELO

survenu le 24 juillet 1969

à l'aérodrome de Wangen-Lachen/SZ

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-ELO

survenu le 24 juillet 1969

à l'aérodrome de Wangen-Lachen/SZ

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 22 août 1969, transmis à la Commission le 9 septembre 1969, est approuvé.

Circulation, 16.10.1969/27.10.1969

RAPPORT D'ENQUETE

concernant l'accident de l'avion Piper J3C, HB-ELO
survenu le 24 juillet 1969
à l'aérodrome de Wangen Lachen/SZ

0. RESUME

Ayant perdu le contrôle de la direction à l'atterrissage, l'élève-pilote remet les gaz dans l'intention de repartir. L'avion décolle en direction de roseaux, en bordure gauche du terrain, qu'il frôle avec le train et l'extrémité de l'aile gauche. Freiné par la végétation, l'appareil s'abat dans le lac.

L'élève-pilote, qui se trouvait seul à bord, n'a pas été blessé. L'avion a été endommagé.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le jeudi 24 juillet 1969 à 1005 heure locale. Il a été notifié au Bureau enquête-accidents par l'exploitant de l'aéronef, par téléphone, le même jour à 1045 h.

L'enquête, conduite en collaboration avec la police cantonale, a été ouverte à l'aérodrome de Wangen Lachen, à 1430 h, par l'enquêteur soussigné.

2. ELEMENTS

21. Renseignements sur le personnel

211. Elève-pilote : Année de naissance 1950

Carte d'élève-pilote no 18454, délivrée par l'Office fédéral de l'air le 12 novembre 1968, valable jusqu'au 16 octobre 1970.

Début de l'écolage, 14 juillet 1969 à Wangen Lachen.

Expérience de vol : 09:30 heures et 84 atterrissages sur Piper J3C, dont 0:20 heure et 3 atterrissages solo effectués la

veille de l'accident.

212. Instructeur : Année de naissance 1924

Licence de pilote privé en cours de validité avec qualification instructeur du 16 novembre 1953.

Expérience de vol : environ 4000 heures.

22. Avion

Propriétaire et exploitant : Motorfluggruppe Zürich.

Type : Piper J3C, équipé d'un moteur Continental A-65 avec hélice en bois.

Certificat d'admission à la circulation délivré le 25 avril 1969, valable jusqu'au 10 mai 1970.

La cellule et le moteur totalisaient chacun 638:05 heures de service depuis la dernière révision générale.

Le dernier examen périodique OFA de l'appareil complet avait été effectué le 13 juin 1969 après 586:35 heures, le dernier contrôle de 100 heures le 8 juillet 1969 après 624:30 heures.

23. Terrain (voir annexe)

Voir AIP Wangen Lachen Airfield, Landing Chart ICAO, LSPV-VAL1.

L'aérodrome de Wangen Lachen (exploitant : Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft) est situé en bordure de l'eau, sur la rive gauche du lac de Zurich. Il comporte une piste en dur de 500 x 18 m orientée parallèlement à la berge (QFU 09-27) et normalement flanquée de deux bandes gazonnées d'environ 20 m de largeur chacune.

Le jour de l'accident, les bandes gazonnées, visiblement non entretenues, n'étaient plus praticables.

La distance moyenne entre l'axe de la piste et la rive est d'environ 70 m. L'espace compris entre la bande sise en bordure N de la piste et la berge est recouverte de roseaux hauts d'environ deux mètres.

24. Météo

Ciel clair, vent calme, visibilité supérieure à 20 km, température de l'air + 28°C.

25. Organisation

L'accident s'est produit lors d'un cours d'instruction aéronautique préparatoire I/II (M75-1), organisé par le groupe de vol à moteur de Zurich, du 14 au 26 juillet 1969, à l'aérodrome de Wangen Lachen. Ce cours, suivi par quatre candidats, était placé sous la direction de l'instructeur.

3. RECIT DE L'ACCIDENT

L'élève avait été lâché seul la veille de l'accident.

Le lendemain matin, après un vol de contrôle jugé satisfaisant par l'instructeur, l'élève-pilote redécoule seul à bord pour une série de trois tours de piste.

Après une remise des gaz au premier tour suivi d'un atterrissage normal lors du second, le pilote se présente pour le troisième atterrissage légèrement de travers. L'avion pose sur deux roues à environ 70 m du seuil 09, sur la partie droite de la piste. Voyant l'avion traverser la piste en diagonale, l'instructeur, stationné à la hauteur du touchdown, donne à son élève, par radio, l'injonction de corriger la direction. Le jeune pilote ne parvient pas à reprendre l'axe de la piste et décide de repartir. L'avion décolle en direction des roseaux, en bordure gauche du terrain qu'il accroche avec le train puis avec l'extrémité de l'aile gauche. Freiné par la végétation, l'appareil perd de la hauteur et s'abat à quelques mètres de la rive, dans le lac, où il s'immobilise par 0,8 m de fond, sur ses roues, l'avant dirigé vers la berge.

4. DOMMAGES

41. Le pilote n'a pas été blessé.

42. L'avion a subi des dommages au motopropulseur (hélice cassée, tôles de carénage froissées), au train d'atterrissage et à l'aile gauche.

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. L'examen de l'appareil, notamment de la commande de direction et des freins de roues, n'a pas fait apparaître de défauts ou d'insuffisances quelconques.

52. Le calage du stabilo était correct. Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.

53. L'aérodrome de Wangen Lachen est rangé dans la catégorie F1 de la classification fédérale des aérodromes. Cette classification prescrit que, pour les aérodromes de cette catégorie, l'aire praticable pour les décollages et les atterrissages doit s'étendre sur une largeur de 30 m de part et d'autre de la ligne médiane, la largeur de la piste ne devant pas être inférieure à 30 m pour les pistes à revêtement naturel et à 15 m pour les pistes à revêtement dur.

6. DISCUSSION

L'élève était en possession d'une carte d'élève en cours de validité.

L'avion était accompagné de certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation.

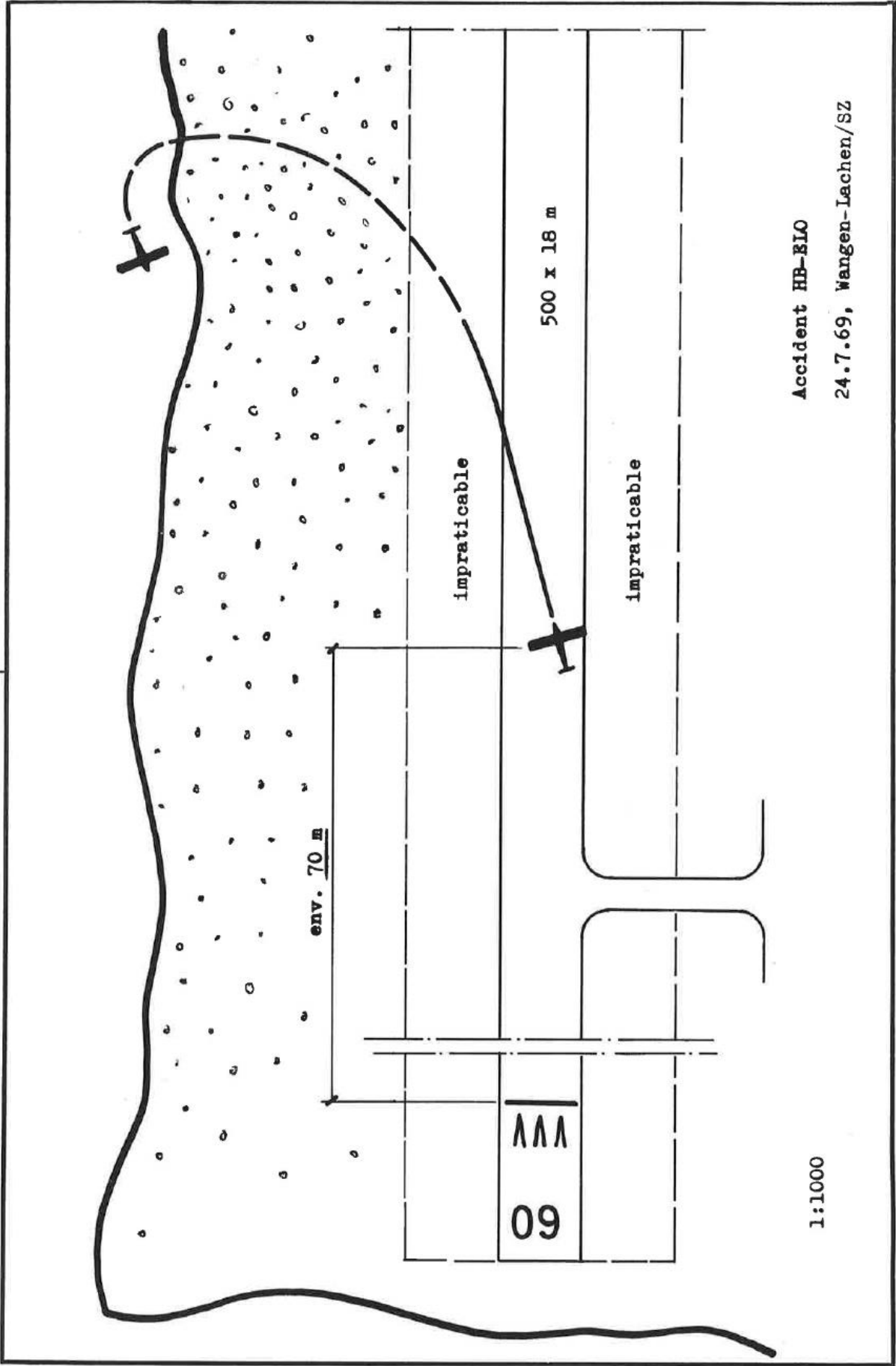
L'état du terrain ne répondait plus aux normes de sa catégorie. Du fait de l'impraticabilité des bandes adjacentes à la piste, le pilote ne disposait plus, pour son atterrissage et la tentative de correction qui s'ensuivit, que d'une aire en dur de 18 m de largeur, espace qui, compte tenu du degré de formation de l'élève et des caractéristiques du type d'appareil utilisé (roulette de queue) - de conduite délicate sur piste en dur - n'offrait pas une marge de sécurité satisfaisante.

7. CONCLUSION

L'accident est dû à une perte de contrôle survenue après une remise des gaz décidée à la suite d'un atterrissage ripé.

Berne, le 22 août 1969

L'enquêteur



env. 70 m

impracticable

500 x 18 m

impracticable

09
VAV

Accident HB-810
24.7.69, Wangen-Lachen/SZ

1:1000