



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

**concernant l'accident**

du planeur Ka 7 HB-768

survenu le 12 octobre 1968 vers 1803 h

à l'aérodrome des Eplatures (La Chaux-de-Fonds)

**Séance de la commission**

23 janvier 1970

## R A P P O R T F I N A L

de la Commission fédérale d'enquête en cas d'accidents  
d'aéronefs

concernant l'accident

du planeur Ka 7 HB-768

survenu le 12 octobre 1968 vers 1803 h

à l'aérodrome des Eplatures (La Chaux-de-Fonds)

### 0. RESUME

Le 12 octobre 1968, à 1803 heure locale, l'instructeur de vol à voile, accompagné de l'élève-pilote atterrissait aux commandes du planeur HB-768 sur la piste en gazon de l'aérodrome des Eplatures à La Chaux-de-Fonds. Au sol, le planeur entra en fin de course en collision avec un piéton qui fut mortellement blessé.

La collision est due au fait qu'un piéton, traversant intempestivement l'aérodrome, coupa la trajectoire du planeur en phase d'atterrissage.

### 1. ENQUETE

L'enquête préalable fut close le 25 novembre 1969 par la remise du rapport d'enquête du 18 novembre 1969.

La police cantonale neuchâteloise a participé à l'enquête. Le procureur général du canton n'a pas mené d'enquête.

### 2. ELEMENTS

#### 21. Personnel

##### 211. Equipage

Instructeur : Année de naissance 1927

Titres aéronautiques

Licence de pilote de planeur établie le 30 août 1932, valable jusqu'au 9 novembre 1969, avec qualification d'instructeur du

28 août 1962.

Licence de pilote privé, établie le 6 septembre 1953 et valable jusqu'au 9 novembre 1969 avec qualification pour le vol remorqué du 14 août 1955.

Expérience de vol

Début de la formation aéronautique le 15 juillet 1950 à La Chaux-de-Fonds.

Vol à voile : 403 heures, 1166 vols.

Vol à moteur : 120 heures, 600 vols.

Le dossier du pilote ne fait état d'aucun événement particulier.

Dernier examen médical avant l'accident :

Lors de l'examen du 7 novembre 1967 l'instructeur avait été déclaré apte au vol.

Lors du vol en question le pilote, qui assumait les fonctions d'instructeur, était assis sur le siège arrière.

Elève-pilote : Année de naissance 1942

Titres aéronautiques

Aucun.

Expérience de vol

L'élève effectuait son septième vol.

Lors du vol en question il était assis à la double commande sur le siège avant.

212. Piéton

Année de naissance 1920, citoyen italien

Sans expérience ni titre aéronautiques.

22. Planeur

Propriétaire et exploitant : Groupe de vol à voile des Montagnes neuchâteloises, Le Locle.

Type : Rhönadler Ka 7

Certificat d'admission à la circulation :

délivré par l'office  
fédéral de l'air le 3 avril  
1964 et valable jusqu'au 25  
octobre 1969.

Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.

### 23. Terrain (voir annexe)

L'aérodrome comporte une piste en dur de 740 x 30 m, flanquée de deux bandes gazonnée de 30 m de largeur.

L'accident s'est produit sur un chemin qui traverse perpendiculairement la piste 24 en direction de l'aérogare.

A la périphérie de l'aérodrome un panneau rectangulaire bien visible est placé en bordure du chemin et porte en lettres capitales l'inscription suivante :

"Interdiction générale de passage pour piétons et véhicules. Pour les usagers du terrain, les conditions de passage doivent être demandées au bureau de l'aérodrome. Interdiction absolue de pénétrer sur l'ensemble de l'aérodrome. Mise à ban autorisée."

Des panneaux identiques sont également placés sur le chemin qui traverse le terrain au sud-ouest.

Le jour de l'accident, la partie nord-ouest de l'aérodrome était munie en bordure, d'une clôture de fil de fer de 1,50 m de hauteur s'étendant sur toute la longueur du terrain.

### 24. Météo

Situation locale : ciel clair, vent 210-240/6 nœuds, visibilité 20 km.

Le coucher astronomique du soleil (demi-disque solaire au-dessous de l'horizon) a lieu ce jour-là à La Chaux-de-Fonds à 1753 heure locale, à l'azimut 262°. Une minute plus tard, le soleil disparaît à l'horizon.

La fin du crépuscule civil dans la FIR Genève se situe, le 12 octobre, à 1827 heure locale.

A l'heure de l'accident (1803 h) le soleil n'était également plus visible à 200 m/sol. De ce fait, l'aérodrome des Eplatures se trouvait déjà dans l'ombre lorsque la collision se produisit. En revanche, le ciel était encore clair dans la direction de l'approche (240°).

## 25. Prescriptions

(La citation des prescriptions n'est pas liée à l'appréciation juridique des faits).

- Ordonnance du département fédéral des transports et communications et de l'énergie concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs du 20 mai 1967 :

Art. 25<sup>1</sup> : Prévention des abordages

Un aéronef ne sera pas piloté de façon qu'il en puisse résulter un risque d'abordage.

Art. 34<sup>1</sup>, alinéa a : Manœuvres sur un aérodrome ...

Le pilote d'un aéronef évoluant sur un aérodrome ou au-dessus ou aux abords d'un aérodrome devra, qu'il se trouve ou non à l'intérieur d'une zone de circulation d'aérodrome :

- a. Surveiller la circulation d'aérodrome afin d'éviter les collisions; ...
- Directives concernant la sécurité et la signalisation des routes publiques à proximité des aérodromes du Département fédéral de justice et police du 19 janvier 1959.
- Ordonnance sur la signalisation routière du 31 mai 1963.
- Règlement de place de l'aéroport des Eplatures La Chaux-de-Fonds - Le Locle, du 30 septembre 1959, approuvé par l'office fédéral de l'air.

Annexe 1, Règlement pour le vol à voile, art. 2

La partie de l'aéroport où doit se dérouler le vol à voile est située au nord de la piste dure QFU 06-24.

## 26. Organisation

L'accident s'est produit dans le cadre de l'activité du Groupe de vol à voile des Montagnes neuchâteloises.

Le piéton et ses compagnons n'avaient ni demandé ni reçu l'autorisation de traverser l'aérodrome à pied.

### 3. CIRCONSTANCES LE L'ACCIDENT

31. Le 12 octobre 1968, à 1749 heure locale, l'instructeur, accompagné de son élève, décollait de l'aérodrome des Eplatures à bord du planeur Ka 7 HB-768, pour un vol local d'écolage.

Arrivé à 500 m au-dessus du terrain, l'instructeur largua son remorqueur, effectua quelques évolutions puis, descendu à 300 m, décrivit dans le secteur d'approche quelques spirales avant de se rendre à 200 m/sol en vent arrière pour se présenter à l'atterrissage sur la piste en gazon 24. En finale, l'instructeur n'apercevant rien de particulier sur la piste déjà dans l'ombre, concentra principalement son attention sur une clôture à bétail à l'entrée du terrain, puis vers la gauche sur la piste principale afin de juger sa hauteur en vue de l'atterrissage.

Au moment où l'appareil prit contact avec le sol, l'instructeur aperçut tout à coup sur sa droite une personne vêtue de rouge courir sur le gazon. Il imprima une légère correction vers la gauche pour l'éviter, en vérifiant que l'aile droite ne touchât pas l'obstacle. Au même instant, son élève cria "attention" et le planeur entra en collision avec un deuxième piéton que l'instructeur n'avait jusqu'alors pas aperçu.

### 4. DOMMAGES

41. Le piéton grièvement blessé lors de la collision est décédé pendant son transport à l'hôpital. Les occupants du planeur sont sortis indemnes de l'accident.

42. Le planeur a été sérieusement endommagé.

43. Dommages au sol : néant.

### 5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

## 51. Piétons

Selon les dépositions d'un témoin, domicilié depuis plusieurs années avec son mari à La Chaux-de-Fonds, le couple avait effectué ce jour-là en compagnie de piétons une longue promenade qui les amena en fin d'après-midi au bas de la pente en bordure nord-ouest de l'aérodrome.

Ces quatre personnes, toutes de nationalité italienne, suivirent ensuite un chemin conduisant au seuil de piste 06 puis l'abandonnèrent peu après pour traverser un pré avant d'aboutir à la clôture parallèle à la piste bordant la partie nord-ouest de l'aérodrome.

Après avoir passé la barrière le groupe poursuivit sa marche en longeant la clôture à l'intérieur de l'aérodrome jusqu'à la hauteur du chemin qui traverse perpendiculairement la piste en gazon à proximité du seuil 24. Empruntant ce cheminement, en marchant en partie sur le chemin en partie en bordure de celui-ci, le groupe s'engagea davantage sur l'aérodrome. La victime marchait en tête, suivi de son épouse.

Cette dernière, apercevant soudain à sa gauche le planeur glisser sur le sol dans leur direction, cria à ses compagnons de s'éloigner, puis fit demi-tour et s'enfuit.

Le piéton, qui portait des vêtements rouges, fut la seule personne aperçue par le pilote. Deux piétons qui n'avaient pas vu le planeur arriver se couchèrent dans l'herbe, échappant ainsi à la collision. Un piéton fut touché par le fuselage, puis par l'implanture de l'aile droite et projeté à terre.

Les époux ont déposé avoir eu connaissance de l'existence de l'aérodrome et des panneaux d'interdiction apposés aux abords du terrain. En revanche l'épouse de victime rapporta qu'elle et son mari s'étaient rendus pour la première fois dans cette région et ignoraient leur existence.

Un pilote de planeur qui observait l'atterrissage du HB-768 depuis le tarmac s'est aperçu du danger que couraient les piétons et a voulu, en criant, attirer leur attention, mais sans résultat.

## 52. Equipe

L'élève-pilote, assis sur le siège avant, rapporta n'avoir

aperçu le groupe de piétons devant le planeur qu'après que celui-ci eut touché terre.

### 53. Planeur

Le plexiglas de la cabine est passablement rayé sur sa partie droite antérieure.

## 6. DISCUSSION

### 61. Aérodrome

La signalisation des voies d'accès à l'aérodrome est sans équivoque.

L'utilisation de la bande gazonnée NW était conforme au règlement en vigueur.

### 62. Piétons

Deux piétons avaient connaissance des panneaux d'interdiction mais n'ont ni rendu attentifs les autres piétons ni évité la zone de l'aérodrome.

### 63. Equipage

L'instructeur était en possession des titres exigés pour les moniteurs. L'enquête n'a rien fait apparaître de spécial quant à son état de santé.

L'élève n'avait pas de carte d'élève, celle-ci n'étant exigée qu'à partir du vingtième vol.

### 64. Planeur

Le planeur était accompagné des certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation. L'enquête a confirmé qu'il était en état de vol mais que la verrière était passablement rayée.

### 65. Vol

651. L'atterrissage a eu lieu avant le crépuscule civil qui est l'heure limite pour les vols à vue locaux ;

Bien qu'en direction de l'approche le ciel fût encore



relativement clair, l'aérodrome se trouvait déjà dans l'ombre. Le contraste ainsi créé diminuait la visibilité du sol et rendait difficile le repérage d'obstacles éventuels sur la piste. En outre, la vue de l'instructeur vers l'avant était partiellement masquée par la tête et les épaules de l'élève assis devant lui. Enfin, l'état de la verrière a également contribué à empêcher l'équipage de distinguer à temps le groupe de promeneurs sur la piste.

652. En outre il est probable que les piétons se sont engagés sur le chemin, alors que le planeur se trouvait dans la phase finale de l'atterrissage donc à un moment où l'instructeur n'avait plus de visibilité vers l'avant.

L'instructeur concentré sur le passage des obstacles en bout de piste n'a aperçu qu'au dernier moment l'un des promeneurs.

653. L'élève était mieux placé pour observer vers l'avant. Son manque d'expérience et sa concentration à suivre les manœuvres de l'instructeur peuvent expliquer le fait qu'il n'a pas remarqué les piétons en temps utile.

654. Au moment où l'équipage a aperçu les promeneurs toute manœuvre d'évitement était impossible.

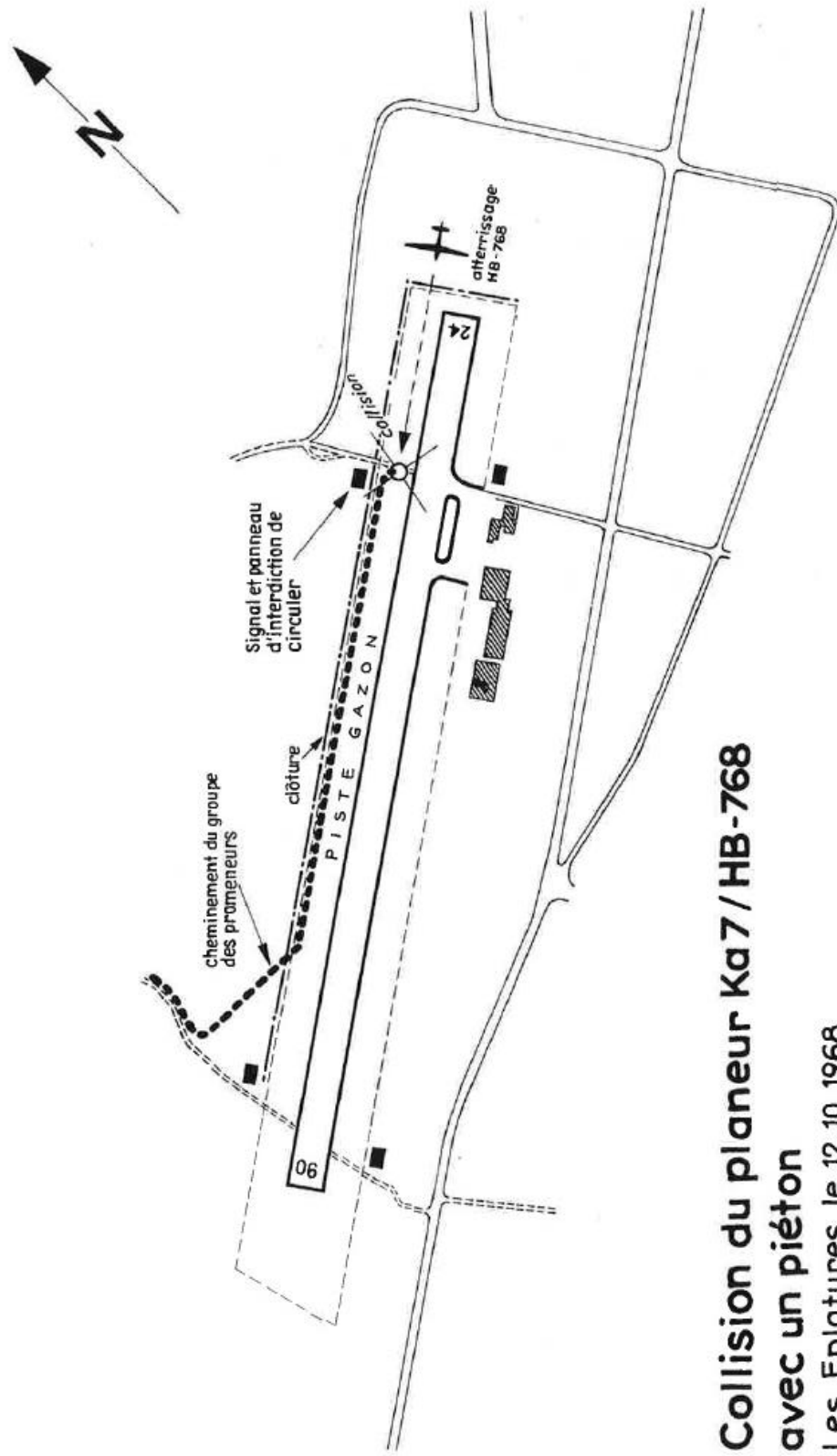
## 7. CONCLUSION

La commission arrive à l'unanimité à la conclusion suivante :  
La collision est due au fait qu'un piéton, traversant intempestivement l'aérodrome, coupa la trajectoire du planeur en phase d'atterrissage.

Berne, le 23 janvier 1970

Etabli le 11 février 1970

Cas similaires au cours des 5 dernières années : -



**Collision du planeur Ka 7 / HB-768  
avec un piéton**  
Les Eplatures, le 12.10.1968

