



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

concernant l'accident

de l'avion Ercoupe 415-C HB-ERG

survenu le 14 janvier 1962

à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds

séance de la commission

13 avril 1962

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

de l'avion Ercoupe 415-C HB-ERG

survenu le 14 janvier 1962

à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds

0. RESUME

Dimanche, le 14 janvier, à 1636 HL, le pilote partit sur l'avion Ercoupe HB-ERG avec un passager de l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds pour un tour de ville. Au retour, à l'approche en piste 24, ébloui par la neige et le soleil, il poursuivit l'approche sans plus savoir au juste où il se trouvait, faute de repère bien visible, et, à 1648, se posa quelques mètres à gauche de la piste. L'avion capota et fut détruit, les occupants en sortirent indemnes.

1. ENQUETE

Le rapport d'enquête, daté du 8 février 1962, fut remis au président de la Commission d'enquête le même jour. Sur la base des remarques des intéressés sur le contenu du rapport, le président ordonna de compléter le dossier.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Pilote

Année de naissance 1927

Licence de pilote privé du 4 septembre 1958, valable jusqu'au 19 novembre 1962.

Début de la formation aéronautique en automne 1956 à La Chaux-de-Fonds. Entraînement total 296 heures et 880 atterrissages, dont 40 heures et 87 atterrissages depuis novembre 1960, la plupart sur Ercoupe.

Les qualifications ne donnent pas lieu à des remarques spéciales. Le dossier ne mentionne ni accident ni incident essentiel ni contravention à la réglementation aérienne.

Il n'y a aucun indice que le pilote n'ait pas été en possession de ses moyens au moment de l'accident.

212. Passager:

Année de naissance 1942

Sans licence ou formation aéronautiques.

22. Avion HB-ERG

Propriétaire et exploitant: White Star Weiss & Cie, La Chaux-de-Fonds

Type: Ercoupe 415-C, no de série 4384, avec moteur Continental C-8512 de 85 CV et hélice métallique bipale Sensenich.

Constructeur et fabricant : Engineering and Research Corp., Riverdale, M., T.J.S.A.

Caractéristiques s Biplace côte à côte à aile basse et train tricycle, commandes classiques, construction en métal, semi-monocoque, avion de tourisme.

Permis de navigation du 15 janvier 1958: valable jusqu'au 2 décembre 1962.

Poids maximum 572 kg, poids au moment de l'accident environ 590 kg (!). Au moment de l'accident, le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

Au dernier contrôle de l'avion, effectué le 2 novembre 1961, diverses modifications furent prescrites pour le 51 décembre 1961. Au moment de l'accident, elles n'étaient pas encore effectuées, mais ce fait n'est pas en rapport avec l'accident.

Les qualités de vol du type sont normales.

23. Terrain

L'accident survint à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds, à l'atterrissage sur la piste 24, qui a une longueur de 750 et une largeur de 50 m. Le terrain à gauche de la piste est plat et sans obstacles. La piste était, le jour de l'accident,

recouverte d'une pellicule de neige; en dehors de la piste, la neige assez dure avait une épaisseur de 15 à 20 cm.

Les balises d'entrée consistaient en chevalets en bois peints rouge et jaune, posés chacun à environ 50 m de l'axe de la piste. La piste même était jalonnée, tous les 25 m environ et à 5.5 m du bord, de fanions consistant en un bâton de 1.5 m, auquel était attaché un petit chiffon rouge.

Coordonnées du lieu de l'accident 215.150/551.220, altitude 1020 m/m.

24. Conditions météorologiques

Le jour de l'accident, le ciel se couvrait depuis midi; et il neigeait quelque peu au début de l'après-midi (2 à 3 cm). Puis, éclaircies depuis 1500 h, en particulier du côté ouest, provoquant un éclairage assez éblouissant. Entre 1630 et 1700 h, le soleil se couchait au sud-ouest. Au couchant, ciel au 4/5 couvert, rayons de soleil très lumineux à travers cumulus. Vent d'ouest de 5 à 6 km/h en légères rafales.

3. HISTOIRE DU VOL ET DE L'ACCIDENT

31. Le dimanche, 14 janvier à 1636 HL, après préparation normale, le pilote partit sur l'avion Ercoupe HB-ERC, avec le passager de l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds pour un tour de ville. Au retour après dix minutes, il faisait le tour de piste normal. A l'approche de la piste 24, indiquée par les moyens normaux, il eut quelques difficultés, dues à l'éblouissement par la neige et par le soleil qui se couchait alors au sud-ouest, soit à peu près dans la direction de l'approche. Le pilote n'osant pas changer de sens à cause d'autres avions qu'il savait en vol, continua l'approche.

Il voyait bien les deux balises d'entrée, et se croyait dans l'axe de la piste.

32. Après une approche à hauteur et vitesse normales, jusqu'à l'entrée de la piste, l'avion se présenta, en finale, à 8 m à gauche de la piste (encore entre les balises). Après encore 50 m de plané, à 1648, il toucha dans la neige dure, d'abord de la roue droite, puis de la roue de proue dont la jambe fut déformée, et enfin de la roue gauche. L'aile gauche toucha à

son tour, sur quoi l'avion capota, à 8 m à gauche de la piste et à 90 m de l'entrée de piste. Les occupants purent sortir indemnes.

33. Un autre pilote avait atterri sur un avion Piper Super Cub PA-18 à 1645, soit trois minutes avant l'accident.

Il n'avait pas eu de difficultés à l'approche.

Un troisième pilote, sur avion Bücker 131, exécuta une approche de la piste 24 quelques minutes après l'accident, au cours de laquelle la visibilité était très bonne, jusqu'en fin de finale, où tout à coup tout devenait gris et uniforme. Après deux essais infructueux, il repartit et atterrit dans le sens 06 à 1705.

4. DOMMAGES

41. Les deux occupants sortirent indemnes.

42. L'avion Ercoupe HB-ERG fut détruit aux 80 p.c.

43. Tiers : pas de dommages.

5. DISCUSSION

51. La cause de l'accident ne peut être établie avec certitude. Il est, d'un côté, très invraisemblable, dans les conditions atmosphériques connues, après une approche normale et dans la dernière phase de la finale, que l'avion ait été déporté à gauche de la piste par une rafale de vent. De l'autre côté, il est très vraisemblable que le pilote, dans l'éblouissement causé par le soleil et par la neige, dont les effets n'étaient pas compensés par les petits fanions marqueurs, essaya de terminer l'atterrissage sans plus savoir exactement où il se trouvait - au lieu de repartir et de répéter l'approche.

52. Il eut peut-être été préférable que les organes de l'aérodrome aient mieux marqué la piste dans la neige et qu'ils aient changé le sens de l'approche dans les conditions données cet après-midi; il est très vraisemblable que l'accident ne se serait alors pas produit. Toutefois, les conditions qu'ils ont

ainsi admises, pour peu favorables qu'elles fussent, n'excluait pas l'usage sûr de l'aérodrome, pourvu que les pilotes s'y adaptassent.

6. CONCLUSION

La Commission unanime arrive à la conclusion que l'atterrissage hors de la piste est probablement dû au fait que le pilote, ébloui par le soleil et par la neige, poursuivit l'approche sans plus savoir au juste où il se trouvait, faute de repère bien visible.

Neuchâtel, le 15 avril 1962.

Rédigé le 16 avril 1962.