



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

concernant l'accident

de l'avion Beech A23-19 HB-ENO

survenu le 9 janvier 1973

à l'aérodrome des Eplatures

L'enquête préalable a été close le 8 mai 1973 par la remise du rapport du 5 avril 1973 au président de la commission.

1. DEROULEMENT DU VOL

Le mardi 9 janvier 1973, l'élève-pilote effectue en solo sous la surveillance de l'instructeur de vol, trois approches à partir de 600 m/sol avec atterrissages dans les 150 premiers mètres de la piste, à l'aérodrome des Eplatures. Il reçoit ensuite l'ordre d'exécuter un tour de piste normal.

A l'approche, le pilote se présente trop haut. Désirant poser l'avion dans les mêmes limites que précédemment, il pousse la commande de profondeur. Il atterrit en survitesse à environ 80 mph, et sur la roue de proue d'abord. Après trois rebonds allant s'amplifiant, la jambe de proue du train d'atterrissage cède et l'avion achève sa course sur le nez, à 1305 h HEC, sur la piste 06.

2. DOMMAGES

Le pilote est indemne, l'avion gravement endommagé. Aucun dégât au sol.

3. FAITS ETABLIS

L'élève-pilote, né en 1922, décorateur, était en possession d'une carte d'élève-pilote valable. Son expérience aéronautique était de 28.20 h, dont 4.30 h dans les trois derniers mois. Il avait volé seul 46 minutes. Son écolage s'était entièrement effectué sur le type Beech Musketeer.

L'enquête n'a révélé aucun indice permettant de supposer que le pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

L'avion était en état de vol et admis à la circulation.

Rien ne permet de retenir une insuffisance technique comme cause de l'accident.

L'accident s'est produit dans le cadre de l'écolage du Club Neuchâtelois d'Aviation.

Situation météorologique au moment de l'accident : ciel clair, vent régulier 075/6 kt, température -7°C, visibilité 15 km.

4. ANALYSE

S'apercevant que la hauteur excessive de son approche l'empêcherait d'effectuer l'atterrissage de précision qu'il souhaitait, le pilote a cru pouvoir corriger la situation en poussant la commande de profondeur. Il en est résulté une augmentation de la vitesse; au lieu de tirer la profondeur pour annuler cet excédent, l'élève-pilote s'est posé dans une attitude horizontale en survitesse. Faute de correction adéquate, les rebonds consécutifs ont causé des sollicitations excessives du train avant, qui a cédé.

5. CAUSES

L'accident est dû à une vitesse excessive lors de l'atterrissage et aux rebonds qui s'en sont ensuivis.

Berne, le 25 août 1973