



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

**concernant l'accident**

de l'avion Trainer AA-1A SE-PTN

survenu le 14 août 1973

près des Breuleux/BE

L'enquête préalable a été close le 27 novembre 1973 par la remise du rapport du 31 octobre 1973 au président de la commission.

#### DEROULEMENT DU VOL

Au cours d'un voyage aérien, le pilote suédois se propose d'effectuer le vol Bâle-Mulhouse - Granges via Lorrach - Olten à bord du Trainer AA-1A SE-FTN, en emmenant une passagère. Après avoir rempli un plan de vol prévoyant une durée de 30 minutes et indiquant une autonomie d'une heure et demie, il décolle à 11.29 h HEC de Bâle, le mardi 14 août 1973.

Trois minutes plus tard, il quitte la fréquence de la tour de Bâle et tente d'établir le contact avec Zurich Information, qui ne le reçoit pas.

Aucune émission du SE-FTN n'est captée jusqu'à 12.20 h, lorsque le pilote annonce qu'il a perdu l'orientation et ne connaît plus sa position, et qu'il vole au cap 250. A 12.30 h, il lance deux appels sur la fréquence de secours 121.5 MHz, adressés à Berne, mais captés à Genève, indiquant : "disorientated". A 12.47 h, il communique à Bâle qu'il vole à 4'500 ft et se trouve à court de carburant ; il demande un QDM, qui le situe à 060°, sans qu'il soit possible d'indiquer sa distance de l'aéroport de Bâle. A 12.50 h, il déclare qu'il lui reste pour 10 minutes de carburant et, ayant le contact visuel avec le sol, qu'il va tenter un atterrissage de fortune.

A ce moment, il survole la région des Breuleux, dans le Jura bernois ; il aperçoit, au lieu dit Les Vacheries, un pâturage assez plat, d'une longueur de 800 m environ, en bordure de la route cantonale conduisant à la Chaux d'Abel.

Après un passage de reconnaissance à faible altitude, le pilote effectue son approche, face à une légère bise, et se pose à 13.00 h environ. Le pâturage étant très bosselé et l'avion étant entré en collision avec une vache, les trains d'atterrissage avant et droit se rompent et le SE-FTN achève sa course sur le nez en effectuant un quart de tour à droite.

#### DOMMAGES

Les occupants sont indemnes, l'avion gravement endommagé. La vache touchée par le SE-FTN a dû être abattue.

#### FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1943, suédois, était détenteur d'une licence valable de pilote privé. Son expérience de vol totale était de 124.15 h, dont 16.26 sur le type en cause. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 32.31 h, dont 16.26 sur le type en cause. Il ne connaissait pas la Suisse.

L'avion SE-FTN American Aviation AA-1A était admis à la circulation et se trouvait à l'état de neuf. Au moment de l'accident, le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites admissibles. L'enquête n'a relevé aucune défec-tuosité en relation avec l'accident.

Au moment de l'accident, le ciel était clair, mais une brume sèche restreignait la visibilité horizontale à 2.8 km à Bâle et à 5 km dans la région des Breuleux. Le vent était du nord-est à 5 kt, la pression de 1020 mb (QNH) et la température de 25° C.

L'appel radio lancé à 12.30 h sur 121.5 MHz par le pilote n'ayant pas été précédé de l'indicatif MAYDAY, il n'a pas suscité d'intervention spéciale de la part de l'aéroport de Genève.

Pour effectuer son approche face à la bise, le pilote a dû survoler une forêt, puis une ferme située dans l'axe d'ap-proche choisi.

#### ANALYSE

L'autonomie dont disposait le pilote était suffisante pour effectuer le vol projeté dans des conditions normales.

La route suivie par le pilote n'étant pas connue, il n'est pas possible de savoir où elle s'est écartée du cheminement prévu. Les facteurs suivants ont contribué à faire perdre l'orientation au pilote : premier vol au-dessus d'un pays inconnu pour lui, visibilité restreinte par la brume, di-rection générale du vol contre le soleil contribuant à ag-graver l'effet de la brume. La question reste posée de savoir

si le pilote a tenu suffisamment compte de ces facteurs dans la préparation du vol et le choix des points de repère.

Lorsque le pilote a annoncé par radio sa situation de détresse, il ne lui restait plus une autonomie suffisante pour qu'il puisse être guidé par radio sur l'aéroport de Bâle ou sur celui de Berne, auquel il avait adressé son message de 12.30 h.

Vu d'avion au milieu de la journée, le terrain choisi par le pilote pour son atterrissage paraissait adéquat, les bosses n'étant pas visibles. La longueur était suffisante, même en tenant compte du survol d'une ferme dans l'approche.

#### CAUSES

L'accident est dû à un atterrissage de fortune sur un terrain bosselé où pâturaient des vaches, après que le pilote eut perdu l'orientation dans des conditions de visibilité médiocres.

Lausanne, le 8 mai 1974