



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

concernant l'accident

de l'avion Beech 60 HB-GER

survenu le 23 décembre 1972

à l'aérodrome des Eplatures

Procédure sommaire

BUREAU FEDERAL D'ENQUETE SUR LES
ACCIDENTS D'AERONEFS

R A P P O R T D ' E N Q U E T E

AERONEF Avion Beechcraft 60 Duke HB-GER
EXPLOITANT Transfontera Trust, Städtle 380, FL-
9490 Vaduz
PROPRIETAIRE " "

PILOTE Année de naissance 1942 de nationalité
canadienne
LICENCE Pilote professionnel
HEURES DE VOL

TOTAL 4000	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 64
TYPE EN CAUSE 434	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 64

LIEU Aérodrome des Eplatures (La Chaux-de-
Fonds)
COORDONNEES ---- **ALTITUDE** 1025 m
DATE ET HEURE 23 décembre 1972 à 1517 h

TYPE D' UTILISATION vol privé
PHASE DU VOL atterrissage
NATURE DE L' ACCIDENT dépassement du terrain

TUES ET BLESSES

BLESSURES	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLES			
NON MORTELLES			
NEANT	1		

DOMMAGES A L'AERONEF

dégâts importants (moteurs,
hélices, fuselage, train
d'atterrissage)

AUTRES DOMMAGES

néant

DEROULEMENT DU VOL

Après avoir déposé un plan de vol IFR pour un vol à destination de Neuchâtel via Hochwald, Willisau et Schüpberg, le pilote décolle de Bâle à 1440 h HEC à bord de l'avion Beech 60 HB-GER. Son intention est d'effectuer depuis Schüpberg une approche NDB à Berne pour passer sous la couche de brouillard élevé recouvrant le Plateau, puis de poursuivre son vol à destination de Neuchâtel dans des conditions VFR sous la couche. L'aérodrome de dégagement inscrit sur le plan de vol est Bâle.

Les renseignements météorologiques obtenus en vol pour Berne étant défavorables, le pilote renonce à effectuer l'approche NDB et se dirige vers Neuchâtel au-dessus de la couche dans l'espoir de rencontrer des conditions lui permettant de parvenir à sa destination uniquement en vol à vue. Constatant que Neuchâtel est toujours sous le brouillard, il décide d'aller se poser à La Chaux-de-Fonds, pensant que, de là, son avion pourra être transféré plus facilement à Neuchâtel après dissipation du brouillard sur le Plateau.

Le pilote prend alors contact avec la tour de La Chaux-de-Fonds et reçoit les informations de vent, QNH et piste en usage (06). Ne connaissant pas la place et ignorant que le circuit 06 se fait à main droite, il se dirige spontanément vers la partie vent arrière d'un circuit 06 à main gauche, au-dessus du Pouillerel. A la suite d'un malentendu dans le trafic radio entre la tour et l'avion, cette erreur ne peut être corrigée à temps, et, après avoir perdu la piste de vue dans le virage de base à cause du relief, le pilote se présente en finale avec un excès d'altitude et de vitesse. Il pose son avion en position trois points peu avant le milieu de la piste partiellement recouverte de plaques de glace. Malgré un freinage intensif, il ne parvient pas à arrêter sa machine avant la fin de la piste et l'avion vient terminer sa course dans le terrain recouvert de 20 cm de neige 15 m environ après la fin de la piste, la jambe avant du train repliée sous le fuselage, et subissant divers dégâts aux moteurs, aux hélices et au fuselage.

Le pilote, indemne, évacue l'épave par ses propres moyens.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence valable de pilote professionnel de première classe. L'enquête n'a mis en évidence aucun indice permettant de supposer qu'il n'était pas apte au vol au moment de l'accident.

Les dossiers de l'Office fédéral de l'air ne font mention d'aucun accident, incident ou infraction aux règles de l'air.

Le pilote n'avait jamais atterri auparavant à l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds.

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

L'enquête n'a pas révélé d'insuffisances techniques.

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

- Les conditions météorologiques qui régnaient à La Chaux-de-Fonds au moment de l'accident étaient les suivantes : beau temps, vent variable 02 à 05 kt, visibilité 10 à 20 km, température au sol +0 2°C, QNH 10 29 mb.

- La piste 06 de l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds a une pente descendante (2%) sur les 210 premiers mètres de sa partie utilisable, puis une pente remontante (0.3%) sur les 200 m suivants, et pour finir une pente descendante (0.2%) sur ses derniers 345 m. Elle était dégagée sur toute sa longueur et toute sa largeur au moment de l'accident. Elle était partiellement recouverte de plaques de glace.

- L'emplacement de la prise de contact de l'avion avec la piste a pu être identifié le lendemain de l'accident 370 m après le début de la piste (280 m après le début de la partie utilisable). Les premières traces de freinage étaient visibles 300 m après le début de la piste, puis elles se prolongeaient jusqu'à la fin de celle-ci, mais étaient irrégulières et localement interrompues par des plaques de glace. Un freinage excessif sur la roue droite dans les derniers 30 m de la piste a provoqué le blocage de la roue et l'éclatement du pneu.

ANALYSE

- Ayant décidé en vol seulement qu'il allait utiliser l'aérodrome de La Chaux-de-Fonds comme place de dégagement de préférence à Bâle, le pilote n'était pas préparé aux caractéristiques de cet aérodrome et aux circuits en usage.
- Le circuit à main gauche choisi par le pilote pour la 06 l'a privé de la visibilité de la piste pendant le virage de base, ce qui l'a amené en finale avec une hauteur et une vitesse trop grandes.
- Au moment où il posait son avion en position trois points peu avant le milieu de la piste, le pilote voyait mal la longueur restante à cause de la pente montante, puis descendante, de la partie de la piste située devant lui. Pensant qu'il lui restait une longueur de roulement suffisante, il n'a pas entamé de procédure de redépart.
- Compte tenu du poids de l'avion, de la longueur et de l'altitude de la piste ainsi que des conditions météorologiques régnant au moment de l'accident, on peut affirmer qu'un atterrissage à La Chaux-de-Fonds était possible.
- Une reconstitution de l'approche finale montre que la hauteur de l'avion au-dessus du seuil de piste (début de la partie utilisable) devait être d'environ 17 m, avec une vitesse supérieure à la vitesse idéale d'approche (cette dernière égale à 87 kt). On peut déterminer que dans les conditions de poids, de pression, de température et de vent qui régnaient au moment de l'accident, la distance d'atterrissage après franchissement d'un obstacle de 15 m devait être de 810 m avec une vitesse d'approche et un freinage optimal sur une piste horizontale non contaminée. La longueur utilisable de la piste 06 étant de 755 m, on voit qu'un dépassement du terrain était inévitable.

CAUSES DE L'ACCIDENT

Vitesse et hauteur excessives au-dessus du seuil de piste, conduisant à un dépassement du terrain.

Facteur concomitant :

Diversión sur un aérodrome autre que celui prévu dans le plan

de vol, avec préparation insuffisante.

Bassersdorf, le 11 juillet 1974

L'enquêteur

Approuvé lors de la séance du 5 décembre 1974 de la
Commission fédérale d'enquête en cas d'accidents d'aéronefs.