

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR UN ÉVÉNEMENT AÉRONAUTIQUE
A9600048

PASSAGE À TRAVERS LA GLACE/IMMERSION DANS L'EAU
AERONCA 11CC SUPER CHIEF C-FNGV
5 NM À L'EST DE SAULT-SAINTE-MARIE (ONTARIO)
LE 23 MARS 1996

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

Rapport d'enquête sur un événement aéronautique

Passage à travers la glace/Immersion dans l'eau

Aeronca 11CC Super Chief C-FNGV
5 nm à l'est de Sault-Sainte-Marie (Ontario)
Le 23 mars 1996

Rapport numéro A96O0048

Sommaire

Vers 8 h 30, heure normale de l'Est (HNE)¹, le pilote et un passager sont partis de la surface gelée de la rivière Ste-Marie, près de la base d'hydravions (Partridge Point) de Sault-Sainte-Marie (Ontario), à bord d'un avion Aeronca 11CC Super Chief monté sur skis. Ces personnes avaient l'intention d'aller pêcher sur la glace au lac Buck, et elles avaient prévu de revenir vers 18 h. L'avion n'étant pas de retour et étant considéré en retard, des recherches ont été entreprises vers 20 h 35. L'obscurité a gêné les recherches visuelles; toutefois, le lendemain matin, un appareil participant aux recherches a signalé un trou dans la glace sur la rivière Ste-Marie, à l'ouest de Bells Point. L'inspection de ce trou a permis de découvrir l'avion submergé dans quelque 12 pieds d'eau. L'appareil reposait au fond de la rivière, à l'endroit et face à l'ouest. Le pilote et le passager ont été retrouvés à l'extérieur de l'avion submergé. Les deux occupants avaient succombé à l'hypothermie et la noyade.

This report is also available in English.

¹ Les heures sont exprimées en HNE (temps universel coordonné [UTC] moins cinq heures), sauf indication contraire.

Autres renseignements de base

Des témoins au lac Buck ont confirmé que l'avion était arrivé et s'était posé vers 9 h 20 HNE. Le pilote et le passager ont parlé avec deux autres pêcheurs sur glace qui se trouvaient sur le lac, puis ils ont installé leurs lignes de pêche non loin de là. Le pilote et le passager pêchaient toujours sur le lac Buck à 14 h HNE lorsque les deux autres pêcheurs sont partis. Le lendemain de l'accident, l'un de ces pêcheurs a indiqué que le pilote lui avait parlé d'un problème, mais sans préciser lequel, à l'arrière de l'avion. La nature exacte de ce problème apparent n'a pas été déterminée.

L'avion a été examiné par des plongeurs la Police provinciale de l'Ontario à l'aide d'une caméra vidéo sous-marine. Il reposait à l'endroit sur le fond de la rivière, intact, à l'exception d'une petite bosse sur le capot moteur et d'une légère déformation du carénage de raccordement de l'aile droite. L'hélice n'avait subi aucun dommage.

Les deux ceintures de sécurité ont été retrouvées dégrafées, et les deux portes étaient ouvertes. La commande des gaz était en position «IDLE», et la commande de réchauffage carburateur était tirée à fond jusqu'à la position «HOT». La commande des magnétos se trouvait sur «BOTH».

La glace aux alentours de l'endroit où l'avion a coulé avait, selon les estimations, une épaisseur comprise entre un et deux pouces autour du trou, et le courant de la rivière était moyen. Une couche de glace aussi mince n'aurait même pas pu supporter le poids du pilote ou du passager. À d'autres endroits de la rivière, il y avait des endroits où la glace était plus épaisse. La température de l'eau était estimée à environ un degré Celsius.

Le pilote possédait les licences et les qualifications nécessaires pour effectuer le vol, conformément à la réglementation en vigueur. Les deux occupants présentaient de petites blessures compatibles avec des forces d'impact minimales ou nulles. L'autopsie pratiquée sur le pilote n'a révélé aucun problème d'ordre médical qui aurait pu se traduire par une éventuelle incapacité. Tant le pilote que le passager portaient des vêtements d'hiver adaptés à leur activité de pêche.

Analyse

Au cours de l'enquête, rien n'est venu confirmer la présence d'un problème mécanique de l'avion. Il a été impossible d'établir le bien-fondé de la vague allusion à un problème non précisé à l'arrière de l'appareil qui se serait apparemment manifesté quelque temps avant le vol fatidique; par ailleurs, le départ de la rivière Ste-Marie ainsi que l'arrivée au lac Buck se sont passés normalement, signe que l'avion fonctionnait correctement.

L'avion a apparemment quitté le lac Buck pour revenir à la rivière Ste-Marie à un moment donné en fin d'après-midi. La position de la manette des gaz et des commandes de réchauffage carburateur et des magnétos correspond au fonctionnement normal d'un moteur à bas régime, comme dans le cas d'un atterrissage normal.

L'absence de tout dommage important sur l'avion, combinée aux légères blessures subies par les occupants sous l'effet des forces d'impact, indique que l'appareil était arrêté ou se déplaçait lentement lorsqu'il est passé à travers la glace. Le fait que les ceintures de sécurité étaient dégrafées, que les deux portes de la cabine étaient ouvertes et que les deux occupants ont été retrouvés à l'extérieur de l'avion indique que ceux-ci ont eu

le temps de sortir de l'appareil avant qu'il ne coule ou qu'ils n'étaient plus dans l'appareil quand il s'est mis à couler.

Dans des eaux ayant une température voisine d'un degré Celsius, le temps de survie a dû être très court. Les deux occupants ont dû avoir les pires difficultés à essayer de nager et de sortir de l'eau, engoncés dans leurs lourds vêtements d'hiver détrempés.

Il a été estimé qu'aucun problème mécanique connu de l'avion ni qu'aucun ennui de santé documenté du pilote n'avait contribué au présent accident.

Faits établis

1. À basse vitesse pendant la course à l'atterrissage ou juste après l'arrêt de l'avion, la mince couche de glace qui recouvrait la rivière Ste-Marie a cédé sous l'avion et celui-ci a coulé.
2. Le pilote comme le passager, s'ils se trouvaient encore à bord quand l'avion a coulé, ont pu quitter l'appareil mais n'ont pas réussi à sortir de l'eau.
3. Le pilote et le passager ont succombé à l'hypothermie et la noyade.
4. Le pilote possédait les licences et les qualifications nécessaires.
5. Rien n'indique que des problèmes mécaniques aient contribué à l'accident.
6. Les recherches ont été rendues plus difficiles à cause de l'obscurité et de l'immersion de l'avion dans l'eau.

Causes et facteurs contributifs

À basse vitesse pendant la course à l'atterrissage ou juste après l'arrêt de l'Aeronca 11CC, la mince couche de glace qui recouvrait la rivière Ste-Marie a cédé sous l'avion et celui-ci a coulé. Ont contribué à cet accident mortel la température de l'eau (un degré Celsius) ainsi que les vêtements d'hiver portés par le pilote et le passager, vêtements qui ont dû gêner les occupants quand ils ont essayé de nager et de sortir de l'eau.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 5 mai 1997 par le Bureau qui est composé du Président Benoît Bouchard et des membres Maurice Harquail, Charles Simpson et W.A. Tadros.