



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

concernant l'accident

de l'avion Beechcraft Debonair 35-C33A, HB-EHF

du 1er octobre 1992

Aéroport de Lausanne La Blécherette

ZUSAMMENFASSUNG HB-EHF

Nach einem 40-minütigen Lokalflug am Steuer des Flugzeuges Debonair HB-EHF - der zweite als verantwortlicher Pilot nach der Umschulung - setzte der Pilot zum Landeanflug auf der Piste 01 des Flughafens Lausanne-La Blécherette an. Unmittelbar vor dem Einleiten der Landekurve, erblickte er einen CAP 10, der auf der Piste eindrehte um zu starten. Der Pilot setzte den Anflug fort. Als die Landebahn wieder frei wurde, stellte er fest, dass sein Anflug zu hoch geraten war und beschloss, durchzustarten. Er führte verschiedene Manipulationen durch mit dem Ergebnis, dass das Flugzeug rund 50 m vor Ende der Piste mit eingefahrenem Fahrwerk auf Grasboden aufsetzte.

Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.

Personenschäden entstanden keine.

URSACHEN

- Nicht Beherrschen des Flugzeuges
- Mangelhafte Umschulung auf dem Unfallbaumuster

L'enquête préliminaire, menée par Jean Overney, a été close le 7 mai 1993 par la remise du rapport du 30 avril 1993 au président de la commission.

L'ENQUETE ET LES RAPPORTS D'ENQUETE N'ONT PAS POUR OBJECTIF D'APPRECIER JURIDIQUEMENT LES
CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ARTICLE 2 ALINEA 2 ORDONNANCE CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION DU 20 AOUT 1980)

AERONEF	Avion Beechcraft Debonair 35-C33A	HB-EHF
EXPLOITANT	privé	
PROPRIETAIRE	privé	

PILOTE	Ressortissant suisse, né en 1952			
LICENCE	de pilote privé			
HEURES DE VOL	Total	276	Au cours des 90 derniers jours	25
	Type en cause	4	Au cours des 90 derniers jours	4

LIEU	Aéroport de Lausanne La Blécherette		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	1er octobre 1992, 1620 heures locale (UTC + 1)		

TYPE D'UTILISATION	Vol privé de plaisance		
PHASE DU VOL	Atterrissage		
NATURE DE L'ACCIDENT	Atterrissage		

TUES ET BLESSES			
	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne ou légèrement blessé	1	1	

DOMMAGES A L'AERONEF	Volets, hélice, antennes		
AUTRES DOMMAGES	---		

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Ce jour-là, le pilote décolle de l'aéroport de la Blécherette à bord de l'avion Debonair, HB-EHF, accompagné d'une passagère. Il s'agit de son deuxième vol à bord de cet avion après l'achèvement de la transition.

Après un vol d'une quarantaine de minutes, l'HB-EHF entame l'approche sur l'aéroport. Au moment de tourner en phase finale sur la piste 01, selon les déclarations du pilote, un avion CAP 10 pénètre sur la piste et s'aligne pour décoller. Au dire de l'instructeur se trouvant dans le CAP 10, et qui accompagnait un élève-pilote, il n'a pas vu d'avion en finale au moment de s'aligner. Apparemment perturbé par la présence du CAP 10 sur la piste, le pilote du HB-EHF effectue une finale qui s'avère trop haute. Il procède normalement aux contrôles en finale puis au moment où la piste se libère, le CAP 10 s'étant envolé, il décide de procéder à une remise des gaz, car il juge sa hauteur trop élevée pour atterrir en toute sécurité.

Toujours selon ses propres déclarations, le pilote du Debonair remet des gaz et, comme il lui semble que l'avion ne reprend pas assez rapidement de la vitesse, il décide de rentrer le train. La hauteur n'augmentant pas, le pilote ressort le train d'atterrissage.

Selon un témoin, également pilote, le Debonair approchait à une vitesse et une hauteur excessives, moteur au ralenti. Il s'est même demandé où cet avion allait se poser. A aucun moment il n'a entendu de ratés de moteur. A l'instant où il se rapprochait du sol, l'avion a disparu de son champ de vision.

L'avion a touché le sol le train d'atterrissage rentré. Le pilote et sa passagère s'en sont sortis indemnes, l'avion a été gravement endommagé.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence de pilote privé valable.
- Aucun élément n'indique qu'il ait été affecté dans son état de santé lors du vol faisant l'objet de ce rapport.
- L'avion était admis à la circulation VFR de jour et de nuit et IFR de jour.
- Le moteur de l'avion a été soumis à un contrôle par un spécialiste désigné par l'enquêteur et effectué avec sa collaboration. Ni le contrôle des différents organes du moteur ni les essais de celui-ci n'ont révélé de défauts ayant pu favoriser ou provoquer l'accident.
- Le vol faisant l'objet de ce rapport est le deuxième vol du pilote après la fin de sa transition sur cette machine.
- C'était la première transition du pilote sur une machine à train d'atterrissage rétractable.

- Le pilote prétend n'avoir jamais effectué d'exercices de remise des gaz lors des vols de transition en compagnie de son instructeur.
- L'instructeur déclare avoir fait ces exercices de remise des gaz hors des circuits de l'aéroport, à 4000 ft, pour éviter aux voisins de l'aéroport des nuisances acoustiques.
- La transition sur cette machine a été effectuée en 3 h 27', se composant de 1 h 52' de double-commande, d'un examen de 1 h 15' en double-commande et de 20' en solo.
- L'Office fédéral de l'aviation civile a édité, le 1er mars 1983, une brochure "Instructions, directives et informations, personnel navigant" intitulée "Transition, initiation et inscription des types d'avions monomoteurs à pistons d'un poids maximal admissible en vol de 5700 kg au plus".

Dans cette brochure, hormis le programme en vol et théorique qui y est décrit d'une manière détaillée, à la page 6, article 41 "Valeur de référence concernant le temps de vol", l'OFAC écrit: "Pour une transition sur un avion monomoteur, il faut compter, en règle générale, de 4 à 6 heures de vol, sans le vol d'examen." -...-

Cette brochure a été distribuée à tous les instructeurs de vol.

- L'avion a touché la piste dans les derniers cinquante mètres.

ANALYSE

Transition et programme de transition:

Avant sa transition sur le Debonair, le pilote a volé des avions de types Piper Archer et Dakota. Par rapport à ces machines, le Beech Débonair est un avion à charge alaire relativement élevée, rapide et demande donc, par conséquent, de la part du pilote un travail plus concentré et précis.

La progression qu'effectuait le pilote lors de cette transition était donc relativement importante et exigeait de la part de l'instructeur une application complète et soignée du programme prescrit par l'OFAC ce qui n'est pas réalisable dans le temps que l'instructeur du pilote du HB-EHF a consacré à cette transition, soit 3 h 27' et 10 atterrissages, dont 1 h 35' d'examen.

D'autre part, les remises de gaz (Go-Around) ont été entraînées en dehors des circuits de l'aérodrome, à 4000 pieds, et aucune en réalité en approche d'une piste ce qui est notablement différent. Ceci enlève les références nécessaires à l'instructeur pour déterminer si le pilote travaille avec l'assurance et la dextérité nécessaires pour pouvoir voler seul cette machine et faire face à une situation finalement relativement courante.

Vol de l'accident

Lorsque le pilote a tourné en finale, selon ses déclarations, un CAP 10 s'est aligné sur la piste devant lui avec, à son bord, l'instructeur qui lui a fait accomplir la transition sur le Debonair. La présence du CAP 10 l'a gêné à tel point qu'il a effectué son approche trop haut et trop vite, ce qui l'a forcé à remettre des gaz pour procéder à un nouveau circuit de piste. Cette situation a dû imposer au pilote une certaine tension, car en plus c'était son deuxième vol après la transition. Aussi, il est possible que le pilote se soit trompé de manette et qu'en lieu et place de celle des gaz, il ait poussé celle de la mixture ou du pas variable de l'hélice. Le témoin prétend que le moteur tournait au ralenti tout au long de la phase finale.

Le Debonair HB-EHF est un avion qui date de 1966 et présente une ergonomie de tableau de bord de l'époque qui exige de la part du pilote une certaine accoutumance qui ne peut être acquise que par un entraînement d'une certaine durée.

CAUSES

L'accident est dû à:

- un manque de maîtrise de l'avion de la part du pilote;
- un programme de transition insuffisant.

La commission a approuvé le rapport à l'unanimité.

Berne, le 2 septembre 1993

COMMISSION FEDERALE D'ENQUETES
SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION
Le Président:

sig. H. Angst

