



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

concernant l'accident

des avions Piper PA-23 F-BHEP et Cessna 182E HB-CRZ

survenu le 9 août 1964

sur l'aérodrome de Cannes (Côte d'Azur)

Décision prise par voie de circulation

LA COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS D'AERONEFS

dans l'affaire

accident des avions Piper PA-23 F-BHEP et Cessna 182E HB-CRZ

survenu le 9 août 1964

sur l'aérodrome de Cannes (Côte d'Azur)

se fondant sur l'art.32.2 et d'entente avec le Bureau d'enquêtes, en application de la procédure sommaire selon les art.27 ss. de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960,

d é c i d e :

1. de prendre acte du Rapport d'enquête de première information, effectué par le Commandant de l'Aérodrome de Cannes, transmis à la Commission le 7 octobre 1964,
2. de renoncer à d'autres recherches et à d'autres mesures.

Circulation 8/15 octobre 1964.

Région Aéronautique
Sud-Est District Côte
d'Azur Aérodrome de
CANNES

ACCIDENT MATERIEL D'AVIATION

Rapport d'enquête de première information, Commandant
l'Aérodrome de CANNES

Date de l'accident : 9/8/1964 à 10 H 15 TU.

Lieu de l'accident : Entrée de la partie bitumée de la
bretelle de circulation Nord.

Aéronefs accidentés : 1°) Piper Apache PA 23 F-BHEP -
Propriétaire exploitant : privé

2°) HB-CRZ : Cessna 182 E -
Propriétaire exploitant :
privé.

Nature du vol : Promenade aérienne. Tourisme pour
l'Apache et départ vers BESANCON
pour le Cessna.

Equipages : 1°) Apache F-BHEP, pilote : année
de naissance : 1914

2°) Cessna HB-CRZ

Nature de l'accident :

L'avion Piper Apache F-BHEP roulait en direction de la piste 18 pour effectuer une promenade aérienne. Il s'arrêta, probablement pour effectuer un point-fixe au point où la bretelle en macadam longe le parking des aéro-clubs, à 150 m environ en avant des marques de point d'arrêt. Il se mit en travers, occupant les 3/4 de la partie située à gauche de la bande centrale. Le Cessna 182 HB-CRZ qui le suivait à une vingtaine de mètres s'arrêta, puis reprit sa marche en avant, roulant entre la bande centrale jaune et les balises de délimitation de la lisière droite de la bretelle. En passant à hauteur du Piper Apache l'extrémité de l'aile gauche du Cessna fut happée par l'hélice droite de cet avion. Le saumon de son aile gauche fut découpé.

Conséquences

Personnel				<u>Matériel % de destruction</u>	<u>Chargement</u>	<u>Tiers</u>
Passagers	Pilote	Tiers	Blessées			
Néant	Néant	Néant	Néant	<u>Apache</u> : Apparent néant <u>Cessna</u> : Saumon aile gauche + 1 nervure aile gauche	Néant	Néant

Renseignements sur le matériel

A) Piper Apache F-BHEP - PA 23 - no 23-1128

Propriétaire : privé

C.I. no B-5410 du 21/9/1961

C.N. no 22428 du 6/9/1957 valable jusqu'au 25/10/1964

Certificat d'exploitation radio : 03141 du 21/9/1963 pour vols privés en régime IFR.

Heures cellule : 2.036 H 37 dont 54 H 31 depuis grande visite.

Heures moteur : 1°) Lycoming type 0320 B 3
B no L 5321-39, HT : 56
H 06

2°) Lycoming type 0320 B 3
B no L 5320-39 HT : 56
H 16

B) Cessna 182 E - no série 154.203

C.N. 2046/b/1 du 30/3/1963 par office fédéral de l'air Suisse valable au 16/7/1965.

C.I. 2046/a/1 du 30/3/1963 délivré par office fédéral Suisse

Moteur : Continental type 0470 R de 230 CV.

Heures cellule : 246 H 15

Heures moteur : 268 H 07

Inspection des épaves et examen des avions sur place :

1°) Apache F-BHEP :

L'hélice droite qui a déchiré le saumon de l'aile gauche du Cessna HB-CRZ paraît n'avoir pas souffert de l'accident. Elle porte quelques traces de légères déformations à son extrémité qui semblent plutôt être la conséquence de projections de cailloux. Néanmoins l'avion est entré en atelier pour vérification minutieuse.

2°) Cessna HB-CRZ :

Le saumon de l'aile gauche a été découpé sur toute sa profondeur jusqu'à la première nervure de l'aile qui porte des traces de déformation.

Circonstances de l'accident

Le 9 août 1964 vers 10 H 10 TU l'avion Piper Apache F-BHEP, piloté par son propriétaire, contacta le contrôleur d'aérodrome pour un essai radio et pour obtenir les consignes de roulage et de décollage alors qu'il se trouvait sur le parking situé face au hangar II. Le contrôleur d'aérodrome, l'autorisa à rouler. Puis, selon ses propres déclarations, le vit apparaître, se mettre en travers et s'arrêter en un point trop éloigné de lui pour qu'il puisse le situer, mais qu'il estime être situé à l'extérieur du taxiway, plus précisément sur le chemin reliant les parkings «clubs» à l'ancienne piste 17-35, afin d'éviter d'encombrer le taxiway Nord pendant la durée des essais-moteur. Peu après le contrôleur d'aérodrome donna à l'avion Cessna HB-CRZ les instructions de roulage au sol, puis occupé par le trafic intense dans le circuit d'aérodrome, il perdit de vue ces deux avions. Selon ses propres déclarations, le pilote avait stoppé son avion face au parking réservé aux aéro-clubs locaux, pour que le cas échéant un avion puisse passer pendant le point-fixe, en déviant sur le parking des aéro-clubs.

Le Cessna 182 s'arrêta, selon les déclarations de son pilote, à 50 mètres en arrière du Piper Apache, puis sur un signe du pilote de cet avion, se rapprocha et stoppa à nouveau à 2 mètres en arrière, estimant n'avoir pas la place de passer. Sur un nouveau signe du passager de droite du Piper Apache qu'il considérait comme bien placé pour juger de la place disponible, il tenta une nouvelle marche en avant et alors qu'il arrivait à hauteur du Piper Apache l'hélice droite de ce dernier découpa le saumon de son aile gauche. Me rendant de mon bureau à la tour de contrôle mobile je me suis trouvé moi-même sur les lieux au moment où le pilote de l'avion Apache ayant stoppé ses moteurs descendait d'avion et venait conjointement avec le pilote de l'avion Cessna constater les dégâts. Je fis venir immédiatement l'un des deux contrôleurs d'aérodrome pour dérouter les avions au départ et leur faire emprunter les parkings réservés aux clubs. Ces parkings ayant été au préalable libérés des avions susceptibles de créer un obstacle. Je fis venir immédiatement les gendarmes de la brigade des transports aériens pour prendre des photographies et marquer l'emplacement des avions. Je priai les pilotes de

se rendre dans mon bureau pour rédiger leur propre déclaration.

Cet accident ne fit que des dégâts matériels au premier abord peu important. Les avions sont entrés en atelier.

Cause de l'accident

L'accident a pour cause la tentative de dépassement effectuée par le pilote de l'avion HB-CRZ, d'un avion dont le pilote s'est arrêté par deux fois sur une bretelle de circulation pour procéder à des opérations de contrôle, en des points non aménagés à cet effet.

L'Ingénieur des Travaux de la
Navigation Aérienne
Commandant l'Aérodrome de
Cannes

Etude concernant l'accident matériel survenu le 9/8/1964 sur
l'aérodrome de CANNES aux avions F-BHEP et HB-CRZ

Référence : Instruction 300 IGAC/SA du 3/6/64

Rapport d'enquête

Dans son enquête de première information l'enquêteur précise que l'accident a pour cause la tentative de dépassement effectuée par le pilote de l'avion HB-CRZ, d'un avion dont le pilote s'est arrêté par deux fois sur une bretelle de circulation pour procéder à des opérations de contrôle, en des points non aménagés à cet effet.

Si le pilote suisse a commis l'erreur de tenter un dépassement sur une bretelle nettement délimitée, il faut admettre que le pilote de l'avion Piper Apache aurait dû sauf cas de force majeure, attendre pour effectuer des opérations de contrôle, de se trouver à hauteur des marques de point d'arrêt très visibles. Ses manœuvres et hésitations, les signes faits par son passager, quelle qu'en puisse être la signification, ont créé une confusion regrettable dans l'esprit du pilote de l'avion suisse.

L'Ingénieur des Travaux de la
Navigation Aérienne
Commandant l'Aérodrome de
Cannes