



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

**concernant l'accident**

de l'avion Piper PA-28 Cherokee F-BLIX

survenu le 16 août 1964

à l'aérodrome de Lausanne

**Décision prise par voie de circulation**

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

dans l'affaire

accident de l'avion Piper PA-28 Cherokee F-BLIX

survenu le 16 août 1964

à l'aérodrome de Lausanne

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art.19.2,

et, d'entente avec le Bureau d'enquête, 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<sup>er</sup> avril 1960,

d é c i d e    :

Le rapport d'enquête du 7 décembre 1964 (!), transmis à la Commission le 10 décembre 1964, est approuvé.

Circulation 24 décembre 1964/ 5 janvier 1965.

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

concernant l'accident  
de l'avion Piper Cherokee F-BLIX  
survenu le 16 août 1964  
à l'aérodrome de Lausanne

1. ENQUETE

L'enquête préalable a été ouverte le 17 août 1964. Les  
Autorités cantonales ne font pas d'enquête séparée.

2. ELEMENTS

21. Occupants

211. Pilote :

Détenteur de la licence française de pilote privé, valable  
jusqu'au 18 octobre 1964.

Expérience de vol : env. 560 heures, dont env. 100 heures sur  
Piper Cherokee.

212. Passagers : 2

22. Avion F-BLIX

Propriétaire et détenteur : privé

Type : PA-28, Cherokee

Poids : 1000 kg

23. Terrain

Lieu de l'accident : Aérodrome de Lausanne-  
Blécherette, piste 19

Coordonnées: 557000/155000 620 m/M.

24. Conditions météorologiques avant régné dans la région au  
moment de l'accident

Caractéristiques (résumé) : Temps beau mais nuageux

Visibilité horizontale : 15 à 20 km  
Vent : Ouest, 3 Nœuds  
Nuages : 6/8, limite inférieure : 2000  
m/M.

### 3. HISTOIRE DU VOL ET ACCIDENT

A 1127 HEC, l'avion F-BLIX piloté par son propriétaire, et venant de Lyon se pose à Lausanne. Après avoir touché la piste gazonnée une première fois, l'avion rebondit et fait un saut de quelques mètres. Le pilote rend la main et l'avion effectue un léger piqué. Il touche la piste une deuxième fois, cette fois avec la roue de proue qui cède et se met ensuite en pylône.

### 4. DOMMAGES

Les occupants sont indemnes.

L'avion est sérieusement endommagé aux parties suivantes :  
roue de proue, hélice, carénages (env. 15 %).

Réparations estimées à env. 7000 francs.

Pas de dommages au sol.

### 5. DISCUSSION

Il s'agit d'un atterrissage manqué : Ayant touché la piste une première fois, probablement encore en survitesse, l'avion rebondit et remonte quelques mètres, ce qui est encore accentué par la déclivité de la piste. Au deuxième contact avec le sol, l'avion se trouve encore en léger piqué, le pilote qui avait rendu la main n'ayant apparemment pas réussi à arrondir la trajectoire de son avion. A la suite du choc reçu, la jambe de la roue de proue, sollicitée au-delà de ses limites, se replie vers l'arrière.

### 6. CONCLUSIONS

A la suite d'une prise de terrain mal réussie, la jambe de la roue de proue, sollicitée au-delà de ses limites, se casse et l'avion se met en pylône.

Berne, le 7 décembre 1964

L'enquêteur