



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

**concernant l'accident**

de l'avion Cessna 170-A HB-CAZ

survenu le 30 août 1964

à l'aéroport 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 Cessna 170-A HB-CAZ

survenu le 30 août 1964

à l'aéroport 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 4 décembre 1964, transmis à la Commission le 19 décembre 1964, est approuvé, avec 3 amendements (...CE...).

Circulation 11/22 janvier 1965.

## R a p p o r t d ' e n q u ê t e

concernant l'accident

de l'avion Cessna 170 HB-CAZ

survenu le 30 août 1964

à l'aérodrome de Lausanne-Blécherette

### 1. ENQUETE

L'enquête préalable a été ouverte le 30 août 1964.

Les Autorités cantonales n'ont pas ouvert d'enquête séparée.

### 2. ELEMENTS

21. Pilote : année de naissance 1896

Titulaire de la licence de pilote privé délivrée le 3 avril 1950 et valable jusqu'au 23 avril 1965.

Expérience de vol : plus de 1200 heures, env. 4000 atterrissages.

#### Antécédents du pilote

Le pilote a déjà endommagé une autre fois son avion HB-CAZ dans les circonstances suivantes :

Le 22 avril 1961, il a fait un atterrissage forcé : dans un verger de la commune de Prangins. Questionné sur les causes de cet accident, il a déclaré avoir arrêté intentionnellement son moteur à 1500 m/m à titre d'exercice. Ayant été, au cours de son vol d'approche, gêné par un autre avion et n'ayant pas réussi à remettre son moteur en marche à cause des commandes givrées (?), il a dû se poser trop court en dehors de l'aérodrome de Prangins.

### 22. Avion HB-CAZ

Propriétaire et détenteur : pilote de l'avion

Type : Cessna 170A

Poids maximum : 1000 kg

Certificat de navigabilité délivré par l'Office fédéral de l'air le 30 mars 1963 et valable jusqu'au 30 mai 1965.

### 23. Terrain

Lieu de l'accident : Piste 01 de l'aérodrome de Lausanne-Blécherette, env. 240 m après le seuil de piste

Coordonnées : 556'800/155'000 / 610 m/M.

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

Situation de bise après une Invasion d'air froid de la veille.

Visibilité horizontale : 15 km

Vent : 20-25 nœuds avec pointes jusqu'à 30 nœuds venant de N/NE (50°)

Nuages : strato-cumulus 2/8 limite inférieure à 1800 m/mer

Au sol turbulence modérée, par endroit forte.

### 3. HISTOIRE DU VOL

Le 30 août 1964, le pilote exécutait, à bord de son propre avion Cessna 170A HB-CAZ, un vol de Prangins à Lausanne. Dans la région de Morges, il entra en communication radio avec la tour de contrôle de l'aérodrome de Lausanne et demanda les instructions pour atterrir. Il reçut l'autorisation d'entrer dans le circuit et fut invité à rappeler d'abord en "base" et ensuite en "finale" de la piste 01. En finale, l'opérateur de la tour de contrôle lui donna le message suivant ((...CE...) ...enregistré sur bande magnétique...) : "AZ, vous pouvez atterrir, piste de gauche, vent de travers 20 nœuds à peu près de Votre droite."

Le pilote (...CE...) ...ayant mal compris ce message en déduisit qu'il y avait une "bise légèrement sur le côté"... continua sa prise de terrain et posa à 1642 HEC sur la bosse un pou avant le seuil de piste balisé. L'avion fit, par la suite, une série de bonds et fut déporté par le vent de plus en plus vers sa

gauche. Après un dernier saut, au cours duquel le pilote remit des gaz, l'aile gauche s'inclina vers le bas, la queue se leva et l'avion pivota de 90° à gauche pour se retourner finalement sur le dos, à env. 35 m à l'ouest de la piste balisée.

#### 4. DOMMAGES

41. Le pilote n'a pas eu de mal.

42. L'avion a subi les dommages suivants :

- Hélice hors d'usage  
Moteur à réviser totalement, carburateur enfoncé  
Cellule : revêtement plié à plusieurs endroits  
Ailes, haubans et gouvernail fortement déformés.
- Les réparations sont estimées à env. Fr 25'000.-
- Une remise en état ne paraît pas recommandable ; il y a donc pratiquement perte totale.

43. Pas de dégâts au sol.

#### 5. DISCUSSION

(...CE...)...Par suite d'un malentendu avec la tour de Lausanne et, d'autre part, ne se fiant pas aux indications de la manche à air..., le pilote paraît ne pas avoir réalisé qu'il atterrissait avec un violent vent de travers. Surpris, il perdit au cours de son atterrissage le contrôle de sa machine qui finalement capota.

#### 6. CONCLUSION

L'accident est dû au fait que le pilote, au cours d'un atterrissage avec un fort vent de travers, a perdu le contrôle de sa machine qui finalement capota.

Berne, le 4 décembre 1964

L'enquêteur