



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

concernant l'accident

de l'avion Piper J3C HB-OSM

survenu le 13 août 1967

sur l'aérodrome de La Côte VD

Décision prise par voie de circulation

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

dans l'affaire

accident de l'avion Piper J3C HB-OSM

survenu le 13 août 1967

sur l'aérodrome de La Côte VD

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2 de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960 et d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 et s. des prescriptions susmentionnées,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 11 septembre, transmis à la Commission le 14 septembre 1967, est approuvé.

Circulation, 8./18.11.1967.

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

concernant le capotage
de l'aéronef Piper J3C HB-OSM

survenu le 13 août 1967

sur l'aérodrome de La Côte

0. RESUME

Après un vol direct, de caractère privé, de La Blécherette vers La Côte, l'aéronef capote à l'atterrissage sur ce dernier aérodrome.

Le pilote et la passagère sont indemnes.

L'avion est gravement endommagé.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le 13 août 1967 aux environs de 1640 heures, heure locale.

L'enquêteur soussigné en a été informé le même jour à 1730 heures par le Bureau d'enquête sur les accidents d'aéronefs.

L'enquête a débuté sur place le 14 août 1967 à 0940 heures.

Les autorités cantonales ne participent pas à l'enquête.

2. ELEMENTS

211. Pilote : année de naissance 1920

Licence échue de pilote privé d'avion, délivrée le 18 août 1955 valable jusqu'au 20 août 1965.

Permis spécial pour vols d'entraînement, délivré le 23 août 1965 valable jusqu'au 20 août 1967.

Type d'appareil inscrit dans la licence : Cessna 175.

Début de l'activité aéronautique : le 8 octobre 1951 à l'école de vol à moteur de la section vaudoise de l'Aé.C.S..

Expérience de vol s au total environ 188 heures en 841 vols

dont 101 heures sur Piper J3C et quelques-unes sur Super-Cub. Le dossier du pilote ne mentionne aucun incident, accident ou infraction quelconque aux règlements de l'air.

L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que le pilote n'était pas apte au vol le jour de l'accident.

Dernière visite médicale s le 12 août 1967 à Lausanne. Le pilote est reconnu apte.

212. Passagère : année de naissance

La passagère ne possède aucune formation ou expérience de l'aéronautique.

22. Aéronef

Propriétaire et exploitant :	Section vaudoise de l'Aé.C.S., Lausanne/ La Blécherette.
Type :	Piper J-3-C
Constructeur :	Piper Aircraft Corp.
Numéro de fabrication :	12252
Année de fabrication :	1944
Moteur :	R.R. Continental C-90-8 F de 90 CV
Numéro de fabrication :	10R004
Hélice :	Infanger no 225

Certificat d'immatriculation, de navigabilité et d'admission à la circulation aérienne délivré le 1^{er} juin 1967 par la section du matériel aéronautique de l'Office fédéral de l'air, valable jusqu'au 17 juin 1968.

Caractéristiques

Monomoteur à aile haute haubanée, biplace en tandem, train fixe avec roulette de queue, construction mixte.

Histoire de l'aéronef

Le jour de l'accident, l'avion totalisait environ 555 heures de service.

Le dernier contrôle de 100 heures a eu lieu le 7 août 1967 après 554 heures de service (total 6727 heures).

Poids et centrage

Poids maximum 580 kg ; au moment de l'accident il était de :

Poids à vide	372 kg
Huile	4 kg
Passagère	54 kg
Pilote	100 kg
Benzine avant environ	18 kg
Benzine dans les ailes	<u>36 kg</u>
	<u>584 kg</u>

Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

23. Terrain

AIP-MAP Switzerland La Côte Airfield LSTC-VAL

Le capotage s'est produit dans l'axe de la piste 22, environ 220 mètres avant l'extrémité.

24. Météo

241. Situation générale

Un rapide courant perturbé d'ouest se maintient du Canada aux Balkans.

242. Situation à l'aérodrome

Appréciation du Chef de place remplaçant, 10 minutes après le capotage :

Vent 300° / 5 nœuds, atmosphère turbulente.

Température + 18°, visibilité très bonne.

Et d'un témoin : vent assez fort et nettement de travers.

22. Règlement

L'art. 26, 3e alinéa, du règlement du 20 octobre 1950 du Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique, dit ce qui suit :

"L'Office fédéral de l'air décide dans quelles conditions celui qui ne peut renouveler sa licence, faute d'un entraînement suffisant, peut poursuivre son activité aéronautique".

Le permis spécial pour vols d'entraînement délivré en date du 23 août 1965 par l'Office fédéral de l'air dit :

"Ce permis spécial autorise le titulaire à effectuer en Suisse des vols d'entraînement à bord d'avions, soit en double commande avec un instructeur de vol, soit seul à bord sous la direction et la surveillance d'un instructeur de vol, dans le cadre d'une école de vol à moteur".

3. CHRONIQUE DU VOL

31. Le pilote désirait s'absenter de Suisse dès le 14 août 1967. Vu l'échéance de son permis spécial au 20 août 1967, il décide de se rendre à La Côte pour accomplir les quelques minutes qui lui manquent pour remplir les conditions de renouvellement de sa licence de pilote privé. Bien que son permis spécial ne l'y autorise pas, un passager l'accompagne.

32. Après un vol sans histoire, le pilote se présente au-dessus de l'aérodrome de La Côte et effectue une demi-volte pour observer la direction d'atterrissage. Par contre, il ne prend pas garde à la manche à air.

Dans une atmosphère turbulente, le pilote entre dans la volte par un virage à main gauche, puis s'aligne en direction 22. Son approche est haute et rapide, sa prise de terrain trop longue.

33. L'avion prend contact une première fois avec le sol, après la première moitié de la piste, avec le train principal seulement, puis rebondit et fait un palier à environ 1 mètre du sol. L'assiette de l'avion est toujours queue haute.

L'appareil touche une deuxième fois le sol avec le train principal puis capote subitement après quelques mètres.

4. DOMMAGES

41. Le pilote et la passagère sont indemnes.

42. L'avion est gravement endommagé :

Hélice, dérive verticale et verrière brisées ;

Capot moteur, bord d'attaque de l'aile gauche enfoncés ; aile et haubanage droits tordus.

Dégâts effectifs ; environ 40 %.

43. Aucun dégât au sol.

5. AUTRES CONSTATATIONS

51. L'essai des freins a révélé que ceux-ci étaient très efficaces mais d'une action progressive.

52. Aucune anomalie n'a été décelée à l'aéronef.

53. Depuis le point de capotage, il restait à disposition du pilote 220 mètres de piste, plus 150 mètres de terrain tout à fait praticable avant un champ de blé.

54. Constatations ultérieures :

541. Depuis son dernier plein d'essence, l'avion a volé 48 minutes. On peut donc estimer à environ 20 litres le carburant consommé.

542. Les freins ont été contrôlés le 7 août 1967 à l'occasion du contrôle de 100 heures.

543. Selon rapport no 2600 du 25 août 1967 de Transair, les indications du compteur de vitesse sont correctes dans la plage d'utilisation pour une approche.

6. DISCUSSION

L'hypothèse d'un blocage intempestif des freins étant à écarter, le capotage est certainement dû à une manœuvre du pilote. D'autre part, la légère surcharge de l'aéronef lors de l'atterrissage n'a eu aucune influence sur l'accident.

La déposition du pilote :

"J'ai hésité pour repartir et, me croyant très long, j'ai freiné, ce qui a provoqué le retournement complet de la machine".

et celle d'un témoin :

"J'ai le sentiment que, lorsque l'avion a touché pour la deuxième fois, le pilote était crispé et avait probablement les pieds sur les freins".

ne laissent aucun doute sur les causes de cet accident.

La meilleure solution eût été de repartir assez tôt.

Par contre, en raison de la présence d'une ligne haute tension en direction sud-ouest, le pilote a bien agi en ne repartant pas après avoir touché le sol pour la deuxième fois.

Le pilote n'a pas réalisé qu'il lui restait encore environ 220 mètres de piste, plus 150 mètres de terrain praticable, pour arrêter son avion par un léger freinage. Mais, il n'est pas possible de déterminer si le pilote a voulu réaliser intentionnellement un freinage énergique ou si son action fut involontaire.

7. CONCLUSION

Le capotage est dû à l'action brusque du pilote sur la commande des freins à la suite d'une prise de terrain trop longue.

Fribourg, le 11 septembre 1967

L'enquêteur