



# 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 1<sup>er</sup> juillet 1967

à l'Aéroport de Lausanne-Blécherette

**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 1<sup>er</sup> juillet 1967  
à l'Aéroport de Lausanne-Blécherette

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<sup>er</sup> 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 17 décembre 1967, transmis à la Commission le 8 janvier 1968, est approuvé avec un amendement (chiffre 7).

Circulation 6.2./2.3.1968.

## Rapport d'enquête

concernant la collision au roulage de l'avion Piper J3C HB-OSM avec un obstacle fixe, survenu le 1<sup>er</sup> juillet 1967 à l'Aéroport de Lausanne-Blécherette

### 0. RESUME

Le pilote, ayant reçu de la tour de contrôle l'ordre de libérer la voie d'accès à la piste 19 pour laisser le champ libre à un planeur en phase d'atterrissage, dégage et heurte en roulant une flèche métallique sur l'aire à signaux.

L'avion est endommagé. Les deux occupants sont indemnes.

### 1. ENQUETE

L'incident s'est produit le samedi 1<sup>er</sup> juillet aux environs de 1940 h heure locale.

L'enquête a été ouverte le même jour par le fonctionnaire soussigné.

### 2. ELEMENTS

#### 21. Personnel

211. Pilote de l'avion : Année de naissance 1947

Licence de pilote privé, délivrée le 11 novembre 1966 valable jusqu'au 8 juillet 1967.

Début de l'écolage, le 18 août 1965 à Lausanne.

Expérience de vol : au total 49 heures et 292 atterrissages sur avion Piper J3C ; dans les derniers 3 mois environ 6 heures de vol et 16 atterrissages.

Evénements particuliers : néant.

212. Pilote du planeur : Année de naissance 1945

Licences valables de pilote de planeur et de pilote privé avec qualification instructeur pour la formation de pilote de planeur.

213. Contrôleur de service à la tour : Année de naissance 1935  
Licence de contrôleur de la circulation aérienne de catégorie II, délivrée le 15 mai 1964, valable pour l'aérodrome de Lausanne-Blécherette.

## 22. Avion

Propriétaire et exploitant : section vaudoise de l'AéCS.

Type : Piper J3C équipé d'un moteur Rolls-Royce C90-8-F. Certificat d'admission à la circulation délivrée le 30 mars 1963 valable jusqu'au 17 juin 1968.

Heures de service cellule et moteur : 524 heures depuis la dernière révision générale.

## 23. Terrain

Voir AIP-Lausanne - La Blécherette Airport Landing Chart ICAO LSGL-VAL 3.

L'aéroport de Lausanne est doté d'une piste en herbe balisée de 845 x 100 m, orientée Nord-Sud (QFU 01-19).

L'envol et l'atterrissage des planeurs s'effectuent en règle générale sur la moitié de la piste située à l'ouest de la ligne médiane.

L'aire à signaux, surface bitumée de 10 x 5 m sur laquelle sont disposés le T d'atterrissage (construction métallique pivotante) et différents panneaux de signalisation en tôle ondulée montés sur une armature de fer, se trouve à environ 30 m au S de la tour de contrôle, à gauche du cheminement emprunté par les avions se rendant au point d'attente de la piste 19.

Le hangar des planeurs se trouve en bordure E du terrain à droite du cheminement en question.

## 24. Météo

Situation locale : ciel clair, bonne visibilité, vent calme.

## 25. Règlement

L'article 6 de l'annexe 1 du règlement d'exploitation de l'aéroport de Lausanne du 1<sup>er</sup> janvier 1955 dit ce qui suit :

"Les atterrissages (de planeurs) en dehors des pistes réservées au vol à voile sont strictement interdits. Si, pour des raisons d'urgence, un planeur est obligé d'utiliser l'une des pistes réservées au vol à moteur, il doit être immédiatement sorti de la piste.

La Direction de l'Aéroport peut exceptionnellement autoriser des départs et des atterrissages sur d'autres parties de l'aéroport."

## 3. RECIT DE L'INCIDENT (voir croquis annexé)

Le samedi 1<sup>er</sup> juillet 1967 aux environs de 1930 h, le pilote, accompagné d'un passager, s'installe aux commandes de l'avion Piper HB-OSM dans l'intention d'effectuer un vol VFR local.

A peu près à la même heure, l'instructeur de vol à voile termine aux commandes du planeur monoplace Ka-6 HB-614 un programme d'acrobatie dans la zone de vol à voile à l'est de l'aéroport. Ce vol étant le dernier de la journée.

L'instructeur renonce à traverser le terrain pour atterrir sur la portion de piste réservée au vol à voile et décide de se poser à proximité du hangar des planeurs.

Le contrôleur de service à la Tour, devinant l'intention d'instructeur, donne aussitôt feu rouge au pilote de l'avion Piper HB-OSM qui vient de quitter le parc pour rouler en direction du point d'attente 19. Le pilote s'arrête incontinent. Le contrôleur observant ensuite le planeur en approche finale en direction du hangar juge sa présentation un peu haute. Envisageant la possibilité d'un changement éventuel de trajectoire avec atterrissage long, il fait signe de la main au pilote du Piper de dégager à gauche pour laisser le champ libre au planeur. Le pilote, qui de son siège peut également suivre les évolutions du Ka-6, réagit immédiatement, donne des

gaz et vire à gauche. Mais alors que le pilote du planeur atterrit et immobilise son appareil dans la zone prévue, à environ 60 m de l'emplacement où stoppa l'avion à la réception du premier signal, le pilote, après avoir parcouru une vingtaine de mètres, accroche avec les haubans de l'aile gauche une flèche métallique sur l'aire à signaux.

#### 4. DOMMAGES

41. Les occupants de l'avion HB-OSM n'ont pas été blessés.

42. L'avion a été endommagé à l'aile gauche. Les deux haubans de l'aile ont flambé provoquant l'affaissement de l'aile. L'examen de sa structure a révélé une fissure dans l'un des longerons.

#### 5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. Des atterrissages occasionnels de planeurs à proximité du hangar étaient tolérés par la Direction de l'aéroport pour autant que ceux-ci fussent exécutés par les pilotes confirmés.

52. Les planeurs du type Ka-6 sont munis d'un atterrisseur monoroue à frein.

53. L'avion HB-OSM et le planeur HB-314 n'étaient pas dotés d'installation VHF.

54. Le contrôleur de service à la Tour n'avait pas été prévenu de l'intention du pilote du planeur d'atterrir à proximité du hangar.

#### 6. DISCUSSION

61. De manière générale, toute dérogation autorisant des mouvements d'aéronefs hors des espaces ou aires prévus à cet effet introduit un élément d'insécurité dans le déroulement d'un trafic contrôlé - essentiellement réglé en fonction de ces espaces - surtout si, comme dans le cas particulier, aucune liaison air-sol ne peut être établie entre le responsable du trafic et les bénéficiaires de telles

dérogations.

62. Le fait que le planeur se soit immobilisé à bonne distance du Piper montre qu'en réalité la situation était moins critique que ne l'avait admise le contrôleur à la Tour. Son injonction au pilote de l'avion était toutefois justifiée du moment qu'il avait cru déceler un risque possible de collision entre les deux appareils.

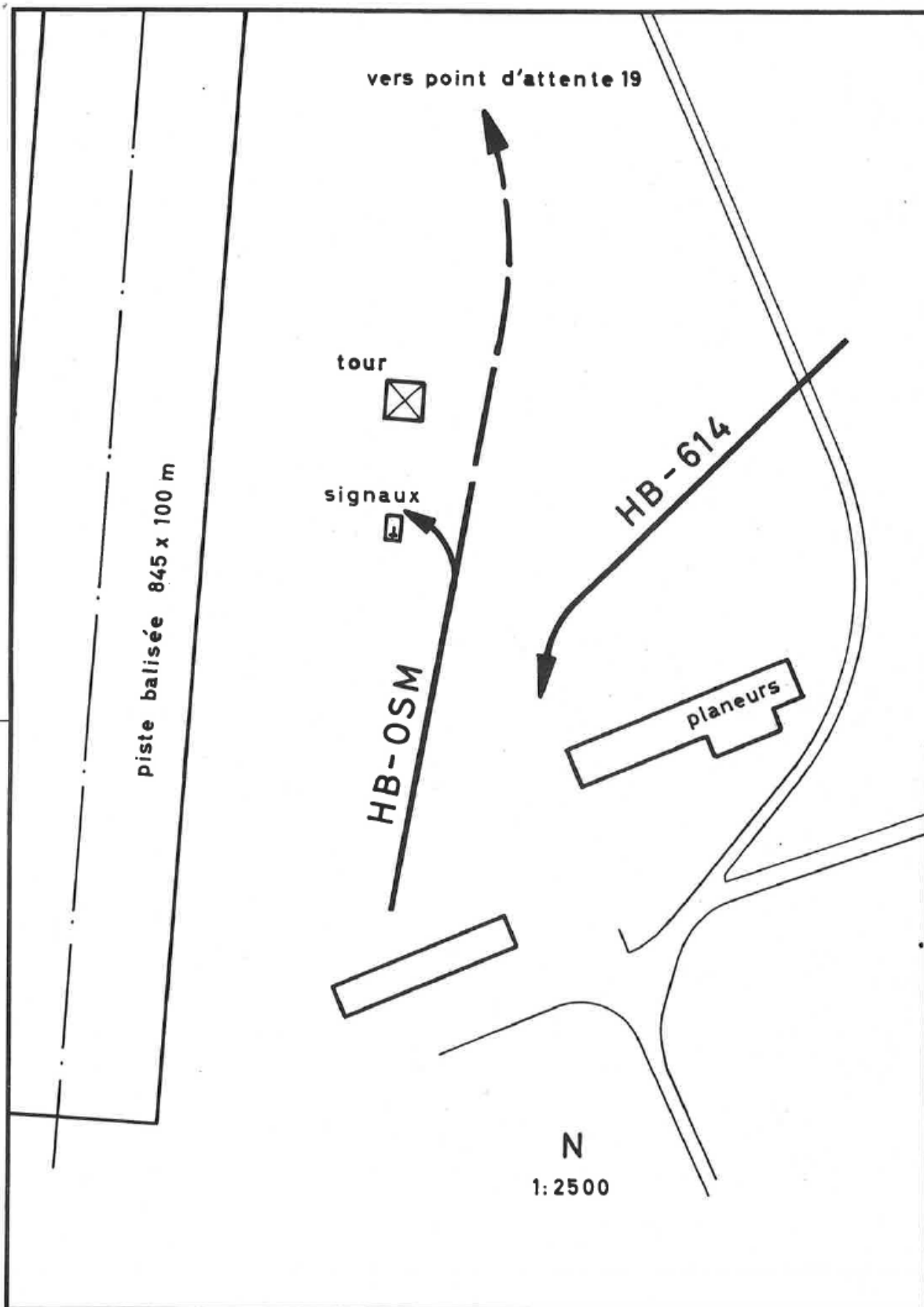
63. Bien que différentes circonstances jouèrent en sa défaveur, le dommage qui résulta de la manœuvre de dégagement de l'avion doit en fin de compte être attribué à un manque de vigilance du pilote du Piper qui, pour obtempérer aux signes du contrôleur, mit des gaz et obliqua à gauche en se concentrant essentiellement sur la manœuvre du planeur qui s'approchait depuis la droite, oubliant ainsi complètement la présence de l'aire à signaux dont l'emplacement lui était cependant familier.

## 7. CONCLUSION

La collision est due au fait que le pilote de l'avion HB-OSM contraint de quitter rapidement la voie d'accès sur laquelle il se trouvait afin de laisser le champ libre à un planeur en phase d'atterrissage sur une aire non prévue à cet effet, dégagea sans prendre garde à l'obstacle fixe vers lequel il se dirigeait.

Berne, le 17 décembre 1967

L'enquêteur



Accident HB-OSM

Lausanne Blécherette

1.7.1967