



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

concernant l'accident

de l'avion Piper J3C HB-OCI

survenu le 10 avril 1969

à l'aérodrome d'Ecuvillens/FR

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-OCI

survenu le 10 avril 1969

à l'aérodrome d'Ecuvillens/FR

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 28 avril 1969, transmis à la Commission le 13 mai 1969, est approuvé.

Circulation, 19.6./2.7.1969

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

concernant l'accident
de l'avion Piper J3C, HB-OCI,
survenu le 10 avril 1969,
à l'aérodrome d'Ecuvillens/FR

0. RESUME

Le pilote perd à l'atterrissage le contrôle de son avion, lequel quitte la piste et entre en collision avec un Cessna 150 à l'arrêt sur la bande de roulement en bordure de piste.

Les occupants du Piper, le pilote et un passager, ainsi que l'élève-pilote du Cessna, seul aux commandes de son appareil, n'ont pas été blessés. L'instructeur de l'élève, qui se trouvait à proximité immédiate du Cessna est également indemne.

Les deux avions ont été endommagés.

1. ENQUETE

La collision s'est produite le jeudi 10 avril 1969, à 1810 h locale. L'accident a été notifié au Bureau fédéral d'enquête des accidents d'aviation, à Berne, à 1900 h, par téléphone, par la permanence de l'Office fédéral de l'air. L'enquête a été ouverte le même soir, à 2130 h, à l'aérodrome d'Ecuvillens par l'enquêteur soussigné.

2. ELEMENTS

21. Occupants :

211. Pilote de l'avion Piper HB-OCX :

Année de naissance 1903

Licence de pilote privé, délivrée le 26 avril 1968, valable jusqu'au 25 septembre 1969.

Expérience de vol :

Le 27 septembre 1966, début de l'écolage, à l'âge de 63 ans, à Lausanne, sur Piper J3C.

Le 17 juillet 1967, lâché seul après 19:57 heures et 223 atterrissages.

Le 28 septembre 1967, extension de la carte d'élève aux vols sur la campagne après 35:26 heures.

Le 22 avril 1968, examen pour l'obtention de la licence de pilote privé après 54:43 heures.

Le jour de l'accident, le pilote totalisait 94:17 heures et 687 atterrissages. La majeure partie de ces heures ont été effectuées à bord d'avions Piper J3C.

Pour l'année en cours, le carnet de vol du pilote fait état de l'entraînement suivant :

Le 5 janvier 1969 à Ecuwillens, un vol local de 0:25 heure sur MS-880, avec deux passagers;

le 9 février 1969 à Ecuwillens, un vol local de 0:20 heure sur Piper J3C;

le 7 mars 1969 à Ecuwillens, deux tours de piste en 0:15 heure sur MS-880, avec deux passagers;

le 19 mai 1969 à Ecuwillens, quatre tours de piste en 0:21 heure sur MS-880;

le 20 mars 1969 à Lausanne, quatre tours de piste en 0:19 heure sur Piper J3C;

le 5 avril 1969 à Ecuwillens, un vol local de 0:18 heure sur MS-880, avec un passager;

le 7 avril 1969 à Lausanne, un vol local de 0:41 heure sur Piper J3C, avec un passager;

le 8 avril 1969 à Lausanne, un vol local de 0:23 heure sur Piper J3C, soit depuis début 1969, un total de 3:02 heures et 15 atterrissages, dont 1:43 heure et 8 atterrissages sur Piper J3C.

Le dossier du pilote ne fait état d'aucun accident, incident ou infractions quelconques aux règles de l'air.

212. Passager de l'avion HB-OCI : Année de naissance 1889

Sans expérience ou titre aéronautique.

213. Elève-pilote aux commandes de l'avion Cessna 150, HB-CTO:

Année de naissance 1932, ressortissant français

Carte d'élève-pilote délivrée le 8 septembre 1967 valable jusqu'au 4 septembre 1969.

Expérience de vol : environ 15 heures dont une heure solo.

22. Avions

221. Avion Piper J3C, HB-OCI

Propriétaire et exploitant : Coop Aviation, Ecuwillens.

Type : Piper J3C, équipé d'un moteur Continental A-65-1 (65 CV) muni d'une hélice Sensenich bipale à pas fixe en bois.

No et année de fabrication de la cellule : inconnu/1944.

Certificat d'admission à la circulation délivré le 30 mars 1963, valable jusqu'au 2 avril 1970,

Heures de service : cellule : 4544 heures, dont 2434 heures depuis la dernière révision générale; moteur : total inconnu, 1243 heures depuis la dernière révision générale.

Le dernier examen périodique OFA de l'avion complet avait été effectué le 15 février 1968, le dernier contrôle de 100 heures, le 9 novembre 1968 et le dernier contrôle de 33 heures, le 8 avril 1969, soit deux jours avant l'accident.

222. Avion Cessna 150, HB-CTO

Propriétaire et exploitant : Coop Aviation, Ecuwillens.

Type : Cessna F 150 J, équipé d'un moteur Continental Rolls-Royce O-200 A (100 CV) muni d'une hélice métallique Mc Cauley, bipale à pas fixe.

Caractéristique : monomoteur à aile haute,

construction métallique,
deux sièges côte à côte,
train tricycle.

Numéro et année de fabrication : 0421/1968.

Certificat d'admission à la circulation en état de validité,
délivré le 3 avril 1969.

L'avion, importé en 1969 totalisait environ 30 heures de
service.

23. Terrain

Voir AIP, Ecuwillens Airfield, Landing Chart, LSTE/VAL 2.

L'aérodrome d'Ecuwillens est situé à l'altitude de 700 m/mer.

Il comporte une piste balisée en gazon de 637x30 m, orientée
10-28. Les avions accèdent aux seuils E et W par une bande de
roulement d'environ 15 m de largeur située en bordure sud de
la piste.

24. Météo

Ciel clair, bonne visibilité, vent calme, température + 15°C.

3. RECIT DE L'ACCIDENT

31. Le jeudi 10 avril 1969, à 1750 h, le pilote décollait de
l'aérodrome d'Ecuwillens aux commandes de l'avion J3C, HB-OCI,
dans le but d'effectuer un vol local de plaisance d'une
vingtaine de minutes.

Le pilote était accompagné d'un passager assis sur le siège
arrière.

32. Au retour, le pilote se présenta pour l'atterrissage sur
la piste 10. L'avion atterrit sur la ligne médiane, environ
250 m après le début de la piste. Environ 50 m plus loin,
l'avion commença à s'embarquer vers la droite, puis quitta la
piste sous un angle d'environ 40° pour entrer de plein fouet
dans l'avion Cessna 150, HB-CTO, piloté par l'élève-pilote, à
l'arrêt, le moteur tournant au ralenti, sur la bande de
roulement adjacente à la piste.

L'élève-pilote, qui venait d'effectuer une série de quatre tours de piste avait atterri à 1605 h, soit cinq minutes avant le Piper HB-OCI. Remontant ensuite la voie d'accès pour revenir au seuil 10, il s'était arrêté à la hauteur de la cote 350 m, le fuselage parallèle à la piste et l'extrémité de l'aile droite à environ trois mètres des balises, pour recevoir de nouvelles instructions de son moniteur.

Au moment de l'atterrissage de l'avion HB-OCI, l'élève-pilote conversait avec son instructeur et n'a de ce fait pas observé l'arrivée du Piper. Il fut rendu attentif à l'imminence du danger par le moniteur, qui subitement s'éloigna en lui criant de couper le contact et de se protéger.

4. DOMMAGES

41. Personne n'a été blessé dans cet accident.

42. Avions

421. L'avion Piper HB-OCI a été endommagé à environ 25 % (aile gauche détruite, hélice cassée, bâti-moteur tordu).

422. L'avion Cessna HB-CTO a été endommagé à environ 30 % (aile droite détruite, fuselage endommagé, verrière éclatée).

43. Au sol : néant.

5. CONSTATATIONS DIVERSES

51. L'examen de l'avion Piper HB-OCI, notamment de la commande de direction, des freins de roue et de la fixation de la roulette de queue, n'a rien révélé de particulier.

Le stabilo était calé sur la position médiane.

Le levier de commande du poste arrière avait été déposé avant le vol.

Le poids maximum autorisé de l'avion HB-OCI est de 550 kg. Lors du vol faisant l'objet de ce rapport, le poids à l'atterrissage se décomposait comme suit :

poids à vide	354 kg
occupants env.	165 kg

essence et huile env. 26 kg

total env. 545 kg

Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

52. Traces de roues relevées sur la piste : voir annexe.

6. DISCUSSION

61. Le pilote était en possession d'une licence valable de pilote privé.

62. L'avion HB-OCI était minai d'un certificat d'admission à la circulation en état de validité. L'enquête n'a pas révélé d'indice permettant de retenir l'hypothèse d'une insuffisance technique comme cause probable de l'accident.

63. La présence sur la piste de deux empreintes de la roulette de queue, relevées à 10 m d'intervalle à proximité immédiate de la trace laissée par la roue gauche (voir annexe), permet de conclure que l'arrière de l'appareil HB-OCI a rebondi après l'atterrissage et que l'avion s'est trouvé à ce moment-là avec le fuselage dans une position légèrement oblique par rapport à l'axe de la piste.

Le pilote ayant atterri sur la ligne médiane, par conditions météorologiques idéales et sur un terrain en bon état, l'espace compris entre le milieu et le bord droit de la piste aurait normalement dû suffire à ramener l'avion dans le bon axe sans quitter l'aire balisée.

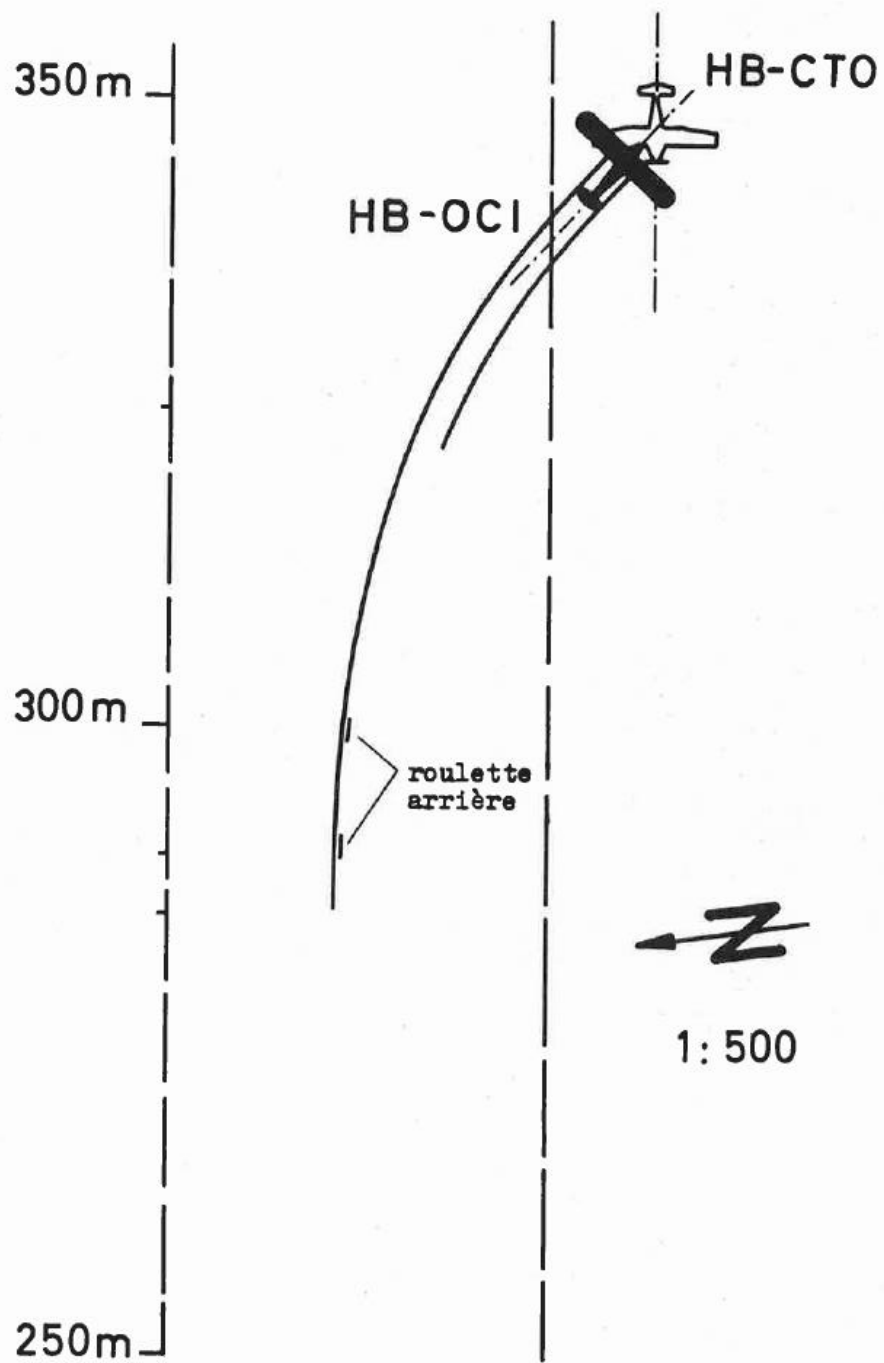
La sortie de piste doit être attribuée à un manque de réaction du pilote qui, soit se crispa sur les commandes, soit au contraire relâcha trop rapidement son attention après l'atterrissage et se laissa surprendre par la direction prise par l'avion.

7. CONCLUSION

L'accident est vraisemblablement dû à une perte de contrôle de la direction en fin d'atterrissage à la suite d'erreurs ou d'omissions dans l'utilisation des commandes.

Berne, le 28 avril 1969

L'enquêteur



PLAN DE SITUATION AVEC RELEVÉ
DES TRACES DE ROUES DE L'AVION HB-OCI

Collision HB-OCI/HB-CTO

Ecuvillens, le 10.4.1969