



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

## concernant l'accident

de l'avion Cessna 150 HB-CTO

survenu le 5 septembre 1970

à l'aérodrome d'Ecuvillens

## Séance de la commission

14 juillet 1972

## 1. ENQUETE

L'enquête préalable a été close le 26 avril 1972 par la remise au président de la Commission du rapport d'enquête du 15 mars 1972.

## 2. DEROULEMENT DE L'ACCIDENT

Le samedi 5 septembre 1970, le pilote, née en 1957, secrétaire, détentrice d'une licence de pilote privé avec extension pour radiotéléphonie restreinte, et disposant d'une expérience de vol totale d'environ 85 heures avec 500 atterrissages, participait à un concours d'atterrissage de précision sur l'aérodrome d'Ecuvillens aux commandes du Cessna 150 HB-CTO. La visibilité était excellente et le vent soufflait de 230 - 250° à 10 nœuds, la piste 28 étant en service. Une légère turbulence régnait près du sol.

Le point idéal d'atterrissage pour le concours était fixé à 126 m après le seuil de la piste et marqué par une ligne traversant celle-ci.

En finale, les volets d'atterrissage étant sortis à 50°, le pilote compense la composante de vent de travers par une approche en crabe ; à une hauteur de 5 mètres environ, elle aligne l'avion avec la piste. Après avoir commencé l'arrondi, le pilote constate qu'elle va dépasser le repère trace en travers de la piste et relâche sa traction sur la commande de profondeur. Il en résulte un atterrissage dur en position trois points et un rebondissement de l'avion. Le pilote pousse le volant, et l'appareil reprend contact avec le sol brutalement sur la roue de proue, dont la jambe se brise. Après une soixantaine de mètres, l'avion s'affaisse sur le nez en amorçant un cheval de bois à gauche. L'accident s'est produit à 10 h 28, heure locale. Le pilote est indemne, l'avion légèrement endommagé.

## 3. DISCUSSION

Le pilote était détenteur d'une licence valable ; l'avion était muni d'un certificat de navigabilité valable et l'enquête n'a fait ressortir aucun indice permettant d'attribuer l'accident à une défectuosité technique.

La rupture du train d'atterrissage avant est due à un dépassement des charges pour lequel il est calculé et aucun défaut antérieur à l'accident n'a pu être constaté.

Pour éviter un atterrissage trop long, donc un mauvais résultat pour le concours, le pilote a laissé l'avion prendre contact avec le sol prématurément dans une attitude horizontale et de façon dure. En poussant la commande de profondeur après le rebond suivant cet atterrissage, le pilote a provoqué un contact brutal de la roue de pouce avec la piste et une surcharge causant la rupture de la jambe de train avant, le désir de corriger une approche trop longue a conduit le pilote à utiliser une technique d'atterrissage incompatible avec le domaine normal d'utilisation de l'avion.

#### 4. CONCLUSION

La Commission arrive à l'unanimité à la conclusion suivante : l'accident est dû à une correction inadéquate du pilote lors d'un rebond consécutif à un atterrissage dur.

Sion, le 14 juillet 1972

Etabli le 19 juillet 1972