



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

concernant l'accident

de l'avion Piper J3C HB-OXT

survenu le 13 mars 1972

à l'aérodrome d'Ecuvillens

Séance de la commission

1^{er} septembre 1972

L'enquête a été close le 21 juin 1972 par la remise au président de la Commission du rapport d'enquête du 31 mai 1972.

DEROULEMENT DU VOL

Le pilote, né en 1936, directeur, détenteur de la licence de pilote privé du 7 mai 1969, décolle le lundi 13 mars 1972 de l'aérodrome d'Ecuvillens à Lord du Piper HB-OXT, emmenant un passager. De retour de la région du Lac Noir, le pilote constate que l'aiguille de l'anémomètre reste bloquée à 65 mph. Toutes les tentatives entreprises en vue de débloquent l'instrument étant restées vaines, le pilote rejoint le circuit d'aérodrome. Le vent est calme et la visibilité bonne.

Pour éviter la perte de vitesse, le pilote choisit une vitesse d'approche assez élevée. Sa présentation semble haute et rapide à quelques témoins. L'arrondi étant amorcé, l'avion survole la première moitié de la piste 28, longue de 637 mètres, à une hauteur de 3 mètres environ. Il perd alors progressivement de l'altitude et prend contact avec le sol sur le train principal 90 mètres avant la fin de la piste, roule queue haute sur 75 m puis capote à la limite du terrain, à 16 h 37 HEC, après que le pilote eut freiné pour ne pas dépasser l'aire d'atterrissage.

Les occupants sont indemnes, l'avion est légèrement endommagé.

FAITS ETABLIS

Le pilote, disposant d'une expérience de vol totale de 98.48 heures, dont 8.18 heures sur le type en question, détenait une licence valable. L'avion était accompagné d'un certificat de navigabilité valable.

Rien ne permet de penser que le pilote n'était pas en possession de ses moyens au moment de l'accident.

Les contrôles tant sur l'avion qu'en atelier après l'accident ont montré un fonctionnement correct du système de l'indicateur de vitesse. Une fuite décelée à cette occasion ne

faussait pas les indications et ne peut pas avoir provoqué un blocage de l'instrument.

Certains indices permettent de supposer que le pilote n'a pas complètement réduit les gaz avant l'atterrissage.

Le pilote a contrevenu à l'article 54, lettre b) du règlement du 11 décembre 1969 concernant les licences du personnel navigant de l'aéronautique, en emmenant le 19 février 1972 un passager, bien qu'il n'ait pas effectué 3 départs et 3 atterrissages au cours des 3 mois précédents.

CONCLUSION

A l'unanimité, la Commission arrive à la conclusion suivante : L'accident est dû à une approche trop rapide et trop haute, ainsi qu'à un usage excessif des freins, alors qu'une remise des gaz eût été indiquée.

Berne, le 1^{er} septembre 1972

Etabli le 4 septembre 1972