



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

concernant l'accident

de l'avion Piper PA-18-150 Super-Cub HB-ORZ

du 12 novembre 1972

à l'aéroport de Sion

L'enquête préalable a été close le 12 janvier 1973 par la remise du rapport du 20 décembre 1972 au président de la commission.

1. DEROULEMENT DU VOL

Le dimanche 12 novembre 1972, à 1542 HEC, le pilote décolle de l'aéroport de Sion avec son épouse à bord du Piper PA-18-150 Super-Cub HB-ORZ pour un vol privé. Au retour, il est informé par radio dans la région de Nendaz que la piste 26 est en activité et le vent calme. Le pilote effectue une approche longue à 70 mph, les volets sortis au premier cran. L'avion se pose correctement trois points sur la piste en dur, à 50 m environ après le seuil. Après avoir roulé tout droit 80 à 100 m, il dévie lentement vers la gauche. Le pilote essaie de corriger en donnant du pied à droite deux fois de suite, sans utiliser les freins selon ses dires. L'avion effectue un cheval de bois à gauche, sort de la piste en touchant le sol de l'aile droite et s'immobilise dans l'herbe en direction opposée, à 400 m du seuil de piste, à 1657 h.

2. DOMMAGES

Les occupants sont indemnes, l'avion gravement endommagé.

Pas de dégâts au sol.

3. FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1936, était en possession d'une licence valable de pilote privé. Son expérience aéronautique totale était de 55.09 h, dont 9.24 sur le type en cause, et il avait volé 3.13 h avec 3 atterrissages au cours des trois derniers mois, toutes sur l'avion accidenté.

L'enquête n'a révélé aucun indice permettant de supposer que le pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

Les dossiers de l'Office fédéral de l'air ne mentionnent ni accident, incident ou infraction à la réglementation aérienne.

L'avion était en état de vol et admis à la circulation.

L'enquête n'a révélé aucun indice permettant de supposer une insuffisance technique. La roulette de queue et ses ressorts de guidage, en particulier, étaient en bon état. Les pneumatiques des roues principales présentaient le même degré d'usure, bien qu'étant de marques différentes.

Au moment de l'accident, le plafond nuageux se situait à 300-400 m/sol et la visibilité était de 30 km. Un vent arrière de 3 nœuds soufflait pendant l'atterrissage ; la piste était mouillée.

Pendant le vol au terme duquel l'accident s'est produit, le pilote était assis sur le siège avant. Selon ses déclarations, le pilote a atterri sans déraper et a relâché ensuite sa traction sur le manche.

4. ANALYSE

L'accident n'a été provoqué ni par une défectuosité technique ni par les conditions météorologiques. La cause doit en être recherchée dans l'entraînement insuffisant du pilote, qui n'a pas su corriger l'écart de trajectoire après un atterrissage correct. Il est possible qu'en ne gardant pas le manche tiré à fond, le pilote ait contribué à affaiblir l'action de guidage de la roue de queue sur la piste mouillée.

5. CAUSE

L'accident est dû au manque d'entraînement du pilote.

Berne, le 23 mars 1973