



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

concernant l'accident

de l'avion Cessna 150 HB-CTD

survenu le 26 avril 1972

près de Caux/VD

L'enquête préalable a été close le 5 juin 1973 par la remise du rapport du 10 mai 1973 au président de la commission.

1. DEROULEMENT DU VOL

Le mercredi 26 avril 1972, le pilote décolle de l'aérodrome de La Côte à 14.12 h HEC seul à bord du Cessna 150 HB-CTD pour un vol d'une heure environ. Après avoir traversé le lac Léman, le pilote longe la côte française jusqu'à Bex, à une altitude de 2 à 300 m/sol. Après avoir survolé Bex, il se dirige vers Montreux, où il arrive à 14.50 h environ, puis décide de survoler la maison du Réarmement moral à Caux (environ 1150 m/mer). Il commence la montée à partir de 200 m/sol au-dessus de la rive du lac et s'engage dans le vallon de la Baie de Montreux, avec l'intention de contourner cette maison par le nord. Amorçant un large virage à droite pour franchir la crête située au nord-est de Caux, il constate que son angle de montée ne le lui permettra peut-être pas. La vitesse, estimée à 60 mph au début de la montée, est tombée à 40 - 50 mph, et le pilote craint un décrochage s'il amorce un virage de dégagement à gauche ou à droite et persiste à monter directement.

Il arrive sur la crête à la hauteur du toit d'une villa sur sa gauche et touche une branche de l'extrémité de l'aile droite, à une hauteur de 5 à 6 m/sol.

L'avion est légèrement déséquilibré, mais le pilote peut le ramener à l'aérodrome de départ, où il atterrit à 15.28 h.

2. DOMMAGES

Le pilote est indemne, l'avion légèrement endommagé. Pas de dégâts au sol.

3. FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1919, comptable, détenait une licence valable de pilote privé, avec extension pour la radiotéléphonie restreinte. Types d'avions autorisés : monomoteurs jusqu'à 2500 kg, avec volets d'atterrissage.

Son expérience de vol était de 300 h, dont 14 sur le type en

cause. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 9.36 h, toutes sur Cessna 150. Les dossiers de l'Office fédéral de l'air mentionnent un avertissement pour un vol effectué avec une préparation insuffisante ainsi qu'une amende pour une infraction mineure.

Rien ne permet de supposer que le pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

L'avion HB-CTD était en état de vol et admis à la circulation. L'enquête n'a révélé aucun indice permettant de retenir une insuffisance technique ayant pu jouer un rôle dans le déroulement de l'accident. Pendant tout le vol, le centre de gravité et le poids de l'avion étaient dans les limites prescrites.

Le saumon d'extrémité de l'aile droite a été retrouvé au pied d'un arbre de 6 m de hauteur sur la crête de Caux.

Une reconstitution du vol a permis d'établir que les performances de montée de l'avion étaient marginales pour la trajectoire suivie par le pilote.

Le jour de l'accident, la situation météorologique était caractérisée par un régime de bise modérée. Dans la région de Caux, la bise souffle du secteur nord et occasionne souvent des turbulences près du relief.

L'accident s'est produit lors d'un vol privé VFR.

4. ANALYSE

Les performances de montée de l'avion étaient marginales pour le trajet que le pilote avait l'intention de suivre.

Elles peuvent avoir été encore détériorées par d'éventuels rabattants. Le cheminement choisi par le pilote entre Montreux et Caux ne comportait pas une marge de sécurité suffisante pour évoluer en montagne.

La diminution de vitesse constatée par le pilote montre qu'il a consciemment ou inconsciemment tenté d'améliorer l'angle de montée par une traction sur la commande de profondeur, réduisant par là-même sa marge d'évolution. L'angle d'incidence accru en résultant peut avoir contribué à tromper le pilote sur l'angle de montée estimé.

5. CAUSES

L'accident est dû au manque de prévoyance en vol et à une marge de sécurité insuffisante pour l'évolution en montagne.

Berne, le 25 août 1973