



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

concernant l'accident

de l'avion Cessna 150 HB-CVE

survenu le 11 août 1972

à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette

L'enquête préalable a été close le 13 août 1973 par la remise du rapport du 17 juillet 1973 au président de la commission.

DEROULEMENT DU VOL

Le vendredi 11 août 1972, l'élève-pilote se présente à l'aérodrome de Lausanne à son instructeur de vol. Comme son premier lâcher seul date de la veille, l'élève-pilote effectue d'abord un vol de contrôle en double commande à bord du Cessna 150 HB-CVE, puis décolle seul à 1430 h HEC pour un tour de piste.

En finale pour la piste 19, il se présente un peu court et déporté sur la gauche. A une hauteur estimée à 5 - 6 m, l'élève-pilote amorce prématurément l'arrondi, suivant alors une trajectoire parallèle au sol.

L'avion décroche à plat et s'abat au sol sur le nez à 14.35 h, sans réaction apparente du pilote, glisse une trentaine de mètres en pylône et s'immobilise dans l'angle gauche du seuil de piste.

DOMMAGES

Le pilote est grièvement blessé, l'avion détruit. Pas de dégâts au sol.

FAITS ETABLIS

L'élève-pilote, né en 1953, détenait une carte valable d'élève-pilote. Son expérience de vol totale était de 12.27 h sur le type en cause, à l'exception de 14 minutes. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 7.39 h, dont 7.25 h sur Cessna 150. Il avait commencé l'instruction de vol le 12.11.1971 et effectué son premier vol seul la veille de l'accident. L'élève-pilote avait subi avec succès les épreuves théoriques pour l'obtention de la licence de pilote privé.

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

L'avion HB-CVE était accompagné d'un certificat valable d'admission à la circulation et se trouvait en état de vol. Le poids et le centre de gravité étaient dans les limites

admissibles. Rien ne permet de retenir une défectuosité technique comme cause de l'accident.

La situation météorologique locale était caractérisée par une couverture nuageuse de 1-2/8 Cu vers 1800 à 2000 m/M et de 1-3/8 Ac et Ci vers 3000 et 7000 m/M. La visibilité était supérieure à 10 km, le vent du secteur sud à 3 kts et la température de 32°C.

Victime d'une commotion suivie d'amnésie totale, puis circonstancielle, l'élève-pilote n'a pas été en mesure de donner des renseignements sur la phase finale de l'approche.

L'instructeur suivait les évolutions de son élève en bordure de la piste et disposait d'une radio portative pour communiquer avec l'avion.

L'approche finale s'est déroulée avec les volets d'atterrissage abaissés à 20°. Dans cette configuration, le manuel de vol recommande une vitesse d'approche de 60 à 70 mph et indique une vitesse de décrochage de 49 mph.

L'avion a décroché au moment où l'instructeur saisissait le micro pour enjoindre à l'élève-pilote de remettre pleins gaz.

ANALYSE

L'élève-pilote a amorcé l'arrondi à trop grande hauteur ; il n'a pas corrigé son erreur, comme le montre l'attitude horizontale dans laquelle s'est maintenu l'avion. Il en est résulté une abatée à une hauteur insuffisante pour reprendre le contrôle de l'avion. Eu égard à la modeste expérience du pilote et la hauteur excessive à laquelle il a amorcé l'arrondi, l'intention du moniteur d'intervenir était judicieuse, mais tardive.

CAUSE

L'accident est dû à une perte de contrôle consécutive à un arrondi à l'atterrissage effectué à trop grande hauteur.

Berne, le 22 septembre 1973