



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

concernant l'accident

de l'avion Cessna 150 HB-CUV

survenu le 14 mai 1973

à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette

Procédure sommaire

BUREAU FEDERAL D'ENQUETE SUR LES
ACCIDENTS D'AERONEFS

R A P P O R T D ' E N Q U E T E

AERONEF Avion Cessna F 150 J HB-CUV
EXPLOITANT Aé.C.S section vaudoise
PROPRIETAIRE Aéroport 1004 Lausanne - Blécherette

PILOTE Année de naissance 1932
LICENCE Carte d'élève-pilote d'aéronef
HEURES DE VOL

TOTAL 12:39	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 12:39
TYPE EN CAUSE 12:39	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 12:39

LIEU Aéroport de Lausanne - Blécherette / VD
COORDONNEES --- **ALTITUDE** 632 M
DATE ET HEURE 14 mai 1973 à 1755 h HEC

TYPE D'UTILISATION vol d'entraînement privé (VFR)
PHASE DU VOL atterrissage - prise de contact
NATURE DE L'ACCIDENT mauvais rétablissement à la suite d'un atterrissage avec rebondissement

TUES ET BLESSES

BLESSURES	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLES			
NON MORTELLES			
NEANT	1		

DOMMAGES A L'AERONEF

Légères dommages : capotages moteur, filtre à air, pots d'échappement, cloison pare-feu et pales d'hélice déformés, rupture de la roue de proue et du bâti moteur. Il n'a pas été nécessaire de procéder à un démontage du moteur.

AUTRES DOMMAGES

néant

DEROULEMENT DU VOL

Le 5 mars 1973, l'élève pilote commence son écolage à l'aéroport de Lausanne - La Blécherette.

Le 4 mai 1973, il est lâché seul aux commandes d'un Cessna 150 après un entraînement régulier de 11:53 heures et 83 atterrissages.

Le 14 mai 1973, l'élève reprend contact avec un avion et décolle à 17:00 HEC accompagné de son instructeur.

En double commande, il effectue quatre tours de piste puis repart seul à bord en vue de poursuivre son perfectionnement à l'atterrissage. Après un premier tour de piste et une approche qui n'appellent aucune remarque, l'élève pilote constate que la piste 19 ouest est occupée par un Piper qui vient d'atterrir. A la radio, son instructeur lui ordonne alors une remise des gaz, sans prendre contact avec le sol (Overshoot). Cette manœuvre, suivie d'un nouveau tour de piste, est correctement exécutée et l'élève se représente pour un nouvel atterrissage.

En finale pour la piste 19, la vitesse est de 75 MPH et les volets hypersustentateurs abaissés de 30°. L'arrondi est correctement effectué et l'avion se pose cabré.

Au passage d'une inégalité du terrain, l'avion rebondit à une hauteur d'environ 50 cm. Le pilote relâche alors sa traction sur le manche et l'avion reprend contact un peu durement avec le sol avant de rebondir à nouveau. Dès cet instant, malgré les conseils prodigués à la radio par son instructeur, les manœuvres de l'élève sont désordonnées et à chaque fois que l'avion rebondit il pousse le manche en avant. Après 3 ou 4 sauts, la roue de proue cède et l'avion s'immobilise en pylône 150 m après le seuil de piste.

Accouru immédiatement sur place, l'instructeur ordonne à l'élève pilote, qui est indemne, de couper tous les contacts puis ce dernier quitte l'avion.

FAITS ETABLIS

- L'élève-pilote était titulaire d'une carte d'élève en cours de validité. Il avait déjà réussi l'examen théorique en vue

d'obtenir une licence de pilote privé. L'enquête n'a mis en évidence aucun indice permettant de supposer qu'il n'était pas apte au vol au moment de l'accident.

- Les dossiers de l'Office fédéral de l'air ne font état d'aucun accident, incident ou infraction à la réglementation aérienne.
- L'instructeur était également en possession des licences et titres requis en cours de validité.
- L'avion était accompagné de certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation.

L'enquête n'a pas révélé d'insuffisances techniques.

Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.

- Les conditions météorologiques qui régnaient à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette étaient les suivantes :

vent 2 à 4 nœuds du secteur S à SW

visibilité 10 km

aucune turbulence

7/8 Ac vers 3000 m, température + 20°C.

- L'instructeur suivait les évolutions de son élève en bordure de piste et il avait à sa disposition un poste VHF émetteur/récepteur.

ANALYSE

Selon les dires de l'instructeur, les inégalités dans le profil en long de la piste provoquent souvent un rebondissement de l'avion malgré un atterrissage correct.

La cause de l'accident doit être recherchée exclusivement dans une utilisation inadéquate du gouvernail de profondeur après que l'avion eut rebondi.

L'instructeur a déclaré avoir initié l'élève pilote aux manœuvres nécessaires pour rétablir l'avion dans de telles circonstances. Il ajouta avoir dit par radio à son élève de "continuer à tirer tranquillement".

Par contre, l'élève-pilote affirme avoir été pris au dépourvu

par les réactions de l'avion et qu'au moment de l'accident "il n'avait pas les connaissances suffisantes pour ramener seul un avion qui reprenait l'air après l'atterrissage". Il ajoute encore "je ne savais ni remettre les gaz, ni attendre sagement que l'avion veuille bien se reposer".

Relevons que la réaction de pousser le manche après un rebondissement est instinctive chez un élève en début de formation, même s'il a été initié à la technique adéquate.

CAUSE DE L'ACCIDENT

Mauvais rétablissement à la suite d'un atterrissage avec rebondissement.

Fribourg, le 31 juillet 1974

Approuvé lors de la séance du 5 décembre 1974 de la Commission fédérale d'enquête en cas d'accidents d'aéronefs.