



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

**concernant l'accident**

de l'avion Piper J3C HB-OSM

survenu le 1<sup>er</sup> mars 1980

à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette

Procédure sommaire

## ZUSAMMENFASSUNG

Der Fluglehrer will sich noch einmal wegen der auf der Volte herrschenden Wetterbedingungen (Nebel) erkundigen und will zu diesem Zweck das Flugzeug kurz verlassen, während der Schüler bei laufendem Triebwerk darin wartet. Der Fluglehrer verlässt das Flugzeug vom vorderen Sitz und entfernt sich gegen vorne in den drehenden Propeller.

## Ursache

Der Unfall ist auf Unachtsamkeit des Fluglehrers zurückzuführen.

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** Piper J3 C HB-OSM  
**EXPLOITANT** Section vaudoise de l'AéCS, Groupement  
de vol à moteur, 1018 Lausanne  
**PROPRIETAIRE** " "

**PILOTE** année de naissance 1934  
**LICENCE** de pilote professionnel et permis  
d'instructeur de vol à moteur  
**HEURES DE VOL**

<b>TOTAL</b> 1195	<b>AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS</b> 4
<b>TYPE EN CAUSE</b> 450	<b>AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS</b> 2:30

**LIEU** Aéroport Lausanne - la Blécherette  
**COORDONNEES** --- **ALTITUDE** ---  
**DATE ET HEURE** 1<sup>er</sup> mars 1980, 0945 heure locale  
(GMT+1)

**TYPE D'UTILISATION** écolage  
**PHASE DU VOL** stationnement (au sol)  
**NATURE DE L'ACCIDENT** collision avec l'hélice

**TUES ET BLESSES**

<b>BLESSURES</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>PASSAGERS (élève)</b>	<b>AUTRES</b>
<b>MORTELLES</b>			
<b>NON MORTELLES</b>	1		
<b>NEANT</b>		1	

**DOMMAGES A L'AERONEF**

Néant

**AUTRES DOMMAGES**

Néant

## DEROULEMENT DE L'ACCIDENT

1. Le 1<sup>er</sup> mars 1980, l'instructeur pilote veut effectuer des vols d'écolage avec son élève, à bord de l'avion HB-OSM. Ils ont prévu d'exercer des spirales. Le premier prend place sur le siège avant, le second à l'arrière. L'instructeur demande à son élève de se rendre du hangar vers le début de la piste 01, d'emprunter pour cela la voie de circulation bétonnée, puis de s'arrêter. Parvenu au début de la piste, ils constatent l'apparition de brouillard. En raison des conditions atmosphériques, l'instructeur doute alors pouvoir effectuer des spirales dans l'espace prévu. Cela étant, il demande à l'élève de tourner l'appareil et de regagner le hangar.
2. L'élève obtempère et utilise la même voie de circulation que précédemment. Après l'avoir quittée, il tourne à droite vers le hangar.
3. Soudain, l'instructeur arrête l'avion par un freinage et ramène le levier des gaz au point mort. Il prie l'élève d'attendre sur place et de laisser tourner le moteur. L'instructeur s'extrait du siège avant et se dirige rapidement vers l'avant et sur la droite en direction du hangar où il a aperçu un autre instructeur qui vient de rentrer d'un vol. Il désire lui demander quelle est la visibilité sur le circuit. Dans sa hâte après avoir quitté le cockpit, il est atteint par l'hélice tournant à environ 600 tours/minute. Projeté au sol, il ne perd pas connaissance et enjoint son élève d'aller quérir du secours.  
  
L'instructeur est immédiatement évacué vers la clinique de l'université de Lausanne par un hélicoptère de la Garde aérienne suisse de sauvetage stationné à l'aérodrome de Lausanne-Blécherette.

## FAITS ETABLIS

- L'instructeur et l'élève étaient habilités à effectuer le vol envisagé. L'enquêteur ne dispose d'aucun élément laissant supposer que le premier n'était pas en bonne santé.
- Aucun accident ou incident mettant en cause l'instructeur

ne figure dans les dossiers de l'Office fédéral de l'aviation civile.

- L'élève était avancé et avait commencé sa formation en octobre 1978 déjà. Au moment de l'accident, il totalisait 21:44 heures et un grand nombre de vols seul à bord.
- Situation météorologique: au moment de l'accident, la visibilité était de 1 à 3 km, le ciel clair, mais des bancs de brouillard se trouvaient au-dessus de l'aérodrome.
- L'instructeur a subi des blessures à une oreille, à la partie gauche de la poitrine et aux poumons ; il a eu en outre trois côtes cassées.

### ANALYSE

Selon ses propres affirmations, l'instructeur expérimenté a été victime de la routine.

Etant donné la situation météorologique, il était judicieux, après avoir atteint le début de la piste 01 et constaté la mauvaise visibilité, de demander à l'élève de revenir vers le hangar. Il est en outre compréhensible que l'instructeur ait quitté l'avion alors que le moteur tournait, puisqu'il voulait simplement aller demander des renseignements météorologiques à un collègue rentrant d'un vol.

Il n'y a non plus rien à objecter à ce que l'instructeur ait laissé un élève expérimenté seul dans un avion avec le moteur en marche (manette au ralenti). Ce comportement est explicable par le fait que l'avion n'était pas équipé d'un démarreur; il fallait chaque fois lancer l'hélice à la main.

L'instructeur savait pertinemment qu'il ne faut pas quitter un avion dont l'hélice tourne en se dirigeant vers l'avant. Il devait aller vers l'arrière et pour cela passer au-dessus des haubans de l'aile. Sans se soucier de l'hélice, il n'a aperçu que son collègue vers lequel il voulait se hâter pour les raisons que nous avons vues.

### CAUSE

L'accident est dû à une inattention de l'instructeur.

Berne, le 21 mai 1980

Approuvé lors de la séance du 31 juillet 1980 de la Commission fédérale d'enquête en cas d'accidents d'aéronefs.