

**MODIFIÉ**

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT AÉRONAUTIQUE**

**COLLISION EN VOL**

**ENTRE**

**LE CESSNA 180 C-FYKD**

**ET**

**LE CESSNA 150 C-GLHJ**

**SAINT-FRANÇOIS-DE-LAVAL (QUÉBEC)**

**26 OCTOBRE 1995**

**RAPPORT NUMÉRO A95Q0215**

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT AÉRONAUTIQUE**

**COLLISION EN VOL**

**ENTRE**

**LE CESSNA 180 C-FYKD**

**ET**

**LE CESSNA 150 C-GLHJ**

**SAINT-FRANÇOIS-DE-LAVAL (QUÉBEC)**

**26 OCTOBRE 1995**

**RAPPORT NUMÉRO A95Q0215**

**Sommaire**

Le pilote d'un Cessna 180 était en approche finale pour une piste privée située à Saint-François-de-Laval (Québec). Pendant ce temps, le pilote d'un Cessna 150, accompagné d'un passager, décollait de la même piste. Les deux appareils effectuaient un vol de plaisance selon les règles de vol à vue (VFR). Les deux aéronefs sont entrés en collision à une hauteur d'environ 100 pieds-sol au-dessus de la piste. Après la collision, les deux pilotes ont perdu le contrôle de leur appareil. Les deux aéronefs se sont écrasés dans un champ labouré, à quelques mètres à l'est de la piste. Le pilote du Cessna 150 a subi des blessures mortelles, tandis que le passager a subi des blessures graves. Le pilote du Cessna 180 a été grièvement blessé.

*This report is also available in English.*

### Autres renseignements de base

Le pilote du Cessna 180 a décollé de l'aéroport de Mascouche (Québec) à 15 h 42, heure normale de l'Est (HNE), à destination de Laval Aviation (piste Contant). À 15 h 45, il a informé le contrôleur de Mascouche qu'il avait quitté la zone de contrôle en direction de la piste Contant. Il a ensuite été autorisé à sélectionner la fréquence en route de 126,7 mégahertz (MHz). Le contrôleur ignorait que Laval Aviation et la piste Contant était au même endroit. Les conditions météorologiques étaient propices pour le vol à vue. Le vent du 200 degrés magnétique entre cinq et dix noeuds favorisait la piste 19 pour l'atterrissage et le décollage.

Au même moment, le pilote du Cessna 150 a quitté son aire de stationnement à Laval Aviation. Le pilote a engagé l'appareil sur le bout de la piste 19, où il a effectué les essais moteur d'usage qui ont duré de cinq à dix minutes.

La piste Contant est un aérodrome privé non contrôlé. Cet aérodrome n'est ni certifié par Transports Canada, ni listé dans le *Supplément de vol - Canada* (CFS). Elle est située à deux milles au sud de l'aéroport de Mascouche, juste à l'extérieur de la zone de contrôle. L'unique piste mesure 4 000 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur et est orientée au 190/010 degrés magnétique. Les 800 premiers pieds de la piste 19 sont asphaltés et le reste de la surface est en gravier. Deux lignes de transport électrique, mesurant respectivement 150 pieds et 140 pieds de hauteur, coupent l'axe de la piste 19 à 475 pieds et à 700 pieds du seuil.

Vers 15 h 46, le Cessna 180 a amorcé le premier de deux circuits vers la gauche, à environ 1 000 pieds-mer au-dessus de la piste 19. Un témoin a vu le pilote du Cessna 150 regarder vers le Cessna 180 qui survolait l'aérodrome en direction ouest. Lors de son premier circuit, le pilote du Cessna 180 a repéré le Cessna 150 immobilisé à l'extrémité nord de la piste 19. Pendant l'étape vent de travers, le pilote du Cessna 180 a signalé sur la fréquence de 126,7 MHz son intention d'atterrir sur la piste 19. Personne n'a accusé réception de ce message.

Lors du deuxième circuit effectué à 500 pieds-mer, le pilote du Cessna 180 a cru constater que l'hélice du Cessna 150 était arrêtée. Il a conclu que l'appareil était stationné et qu'un décollage sous les fils n'était pas concevable. Le pilote du Cessna 180, peu familier avec la piste Contant, a planifié une approche finale pour la piste 19.

Pendant l'approche du Cessna 180, le pilote du Cessna 150 a avisé le contrôleur de Mascouche sur la fréquence de 118,6 MHz qu'il allait décoller de Laval Aviation à destination de Joliette (Québec) via Repentigny (Québec). Il a décollé sur la piste 19 vers 15 h 51, après avoir été avisé par le contrôleur de rappeler au-dessus de Repentigny. Le contrôleur n'a pas informé le pilote du Cessna 150 que le Cessna 180 allait se poser à Laval Aviation. Lors de l'approche, le Cessna 180 a survolé les lignes de transport. Son point visé pour le toucher des roues se trouvait à 2 000 pieds du seuil de la piste. Les deux

appareils étaient sur l'axe de piste et suivaient la même trajectoire. Le Cessna 150 était en montée tandis que le Cessna 180 était en descente au-dessus de lui. Les avions sont entrés en collision à 1 500 pieds du bout de la piste, à environ 100 pieds-sol. Aucune manoeuvre d'évitement n'a été observée. Le Cessna 180 était muni de deux radios; une radio affichait la fréquence de 126,7 MHz et était sur *ON*; l'autre radio affichait la fréquence de 118,6 MHz et était sur *OFF*. La radio du Cessna 150 affichait la fréquence de 118,6 MHz et était sur *ON*.

En général, les pilotes familiers avec l'aérodrome décollaient en direction sud sur la surface asphaltée de la piste 19 et passaient sous les lignes électriques. Ils atterrissaient en direction opposée, soit sur la piste 01 afin d'éviter de survoler les fils lors de l'approche. Aucune fréquence radio n'avait été assignée à l'aérodrome et aucune procédure particulière à l'aérodrome n'avait été élaborée. Selon Transports Canada, les pilotes des aéronefs équipés de radios qui évoluent sur des aérodromes non contrôlés qui ne sont pas listés doivent garder l'écoute sur la fréquence de 123,2 MHz.

Selon la pratique courante et reconnue dans le *Manuel de pilotage*, les essais moteur et les vérifications avant le décollage sont effectués à l'écart de toute piste. Avant de pénétrer sur la piste en service, l'avion doit être placé de manière à assurer, sous tous les angles, une vue d'ensemble du trafic en approche. Lorsque le pilote est sûr que la voie est libre, il doit s'engager sur la piste et décoller sans tarder.

À cet effet, le *Règlement de l'Air* no 529 stipule ce qui suit : «Les aéronefs en vol ou manoeuvrant au sol ou sur l'eau céderont le passage aux aéronefs en train ou sur le point d'atterrir.»

### **Analyse**

Les pilotes qui volent en VFR dans des zones connues pour leur trafic important doivent exercer une surveillance extérieure constante, et ils doivent avertir les autres pilotes de leurs intentions lorsqu'ils approchent ou s'éloignent d'un aérodrome non contrôlé. Ils ont l'entière responsabilité de voir et d'éviter les autres aéronefs.

Les deux pilotes ne gardaient pas l'écoute d'une fréquence commune; le pilote du Cessna 180 affichait la fréquence de 126,7 MHz, tandis que le pilote du Cessna 150 affichait la fréquence de 118,6 MHz, soit la fréquence de la tour de Mascouche. Il est possible que le pilote du Cessna 150 ait gardé l'écoute de la fréquence de la tour de Mascouche, étant donné la proximité de la zone de contrôle de Mascouche, et vu qu'il devait contacter le contrôleur peu de temps après le décollage. Le contrôleur de Mascouche n'a pas informé le Cessna 150 que le Cessna 180 allait atterrir à Laval Aviation parce qu'il ignorait que Laval Aviation et la piste Contant étaient le même aérodrome. Le Cessna 180 avait quitté la zone de contrôle de Mascouche depuis déjà cinq minutes. Les pilotes ne connaissaient donc pas leurs intentions respectives. Par conséquent, l'évitement

de la collision reposait totalement sur le principe du «voir et être vu».

En effectuant les essais moteurs sur la piste, le pilote du Cessna 150 n'était pas en mesure de surveiller l'approche et de déceler le Cessna 180. Il est probable que le pilote du Cessna 150 ne s'attendait pas à ce qu'un avion se pose sur la piste 19, étant donné que les atterrissages s'effectuaient habituellement dans la direction opposée. Il semble que le pilote du Cessna 150 ait vu le Cessna 180 survoler l'aérodrome mais qu'il n'a pas réalisé que l'appareil exécutait un circuit en vue d'atterrir.

Le pilote du Cessna 180 n'était pas familier avec les coutumes de l'aérodrome. Il a atterri face au vent sur la piste 19, ce qui n'était pas pratique courante. Il ne s'est pas assuré que le pilote du Cessna 150 connaissait son intention d'atterrir, et il a effectué une approche pour l'atterrissage alors que le Cessna 150 était aligné pour le décollage.

Le Cessna 150 a commencé sa course au décollage juste avant que le Cessna 180 le survole. Le Cessna 180 était pratiquement au-dessus du Cessna 150 pendant l'approche finale et ne pouvait être vu par le Cessna 150. Le Cessna 150 était masqué par le plancher du Cessna 180.

#### **Faits établis**

1. Les deux pilotes ne gardaient pas l'écoute d'une fréquence commune.
2. Aucun des appareils n'affichait la fréquence recommandée par Transports Canada.
3. Les pilotes ne connaissaient pas leurs intentions respectives.
4. Le pilote du Cessna 150 n'était pas en mesure de surveiller l'approche et de déceler la présence du Cessna 180.
5. Le pilote du Cessna 180 ne s'est pas assuré que le pilote du Cessna 150 connaissait son intention d'atterrir.
6. Chaque appareil était masqué par le fuselage de l'autre appareil.
7. Les pilotes n'ont pas effectué de manoeuvres d'évitement.

### **Causes et facteurs contributifs**

Aucun des deux pilotes n'a vu l'autre avion à temps pour éviter la collision. Le fait que les pilotes ne gardaient pas l'écoute d'une fréquence commune et qu'ils n'étaient pas au courant de leurs intentions respectives a contribué à l'accident.

*Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 26 novembre 1996 par le Bureau qui est composé du Président Benoît Bouchard et des membres Maurice Harquail et W.A. Tadros.*