



Rapport Final

du Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation

concernant l'accident

de l'avion AS 202 Bravo, HB-HFA

du 4 août 1998

sur l'aéroport de Genève

RAPPORT FINAL

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF	Avion AS 202 Bravo	HB-HFA
EXPLOITANT	AECS Section Genève, c.p. 60, 1217 Meyrin	
PROPRIETAIRE	AECS Section Genève, c.p. 60, 1217 Meyrin	

PILOTE Ressortissant suisse, né en 1956

LICENCE Elève pilote avion

INSTRUCTEUR (au sol) Ressortissant suisse

HEURES DE VOL (Pilote)	Total	23:51	Au cours des 90 derniers jours	5:46
	Type en cause	23:51	Au cours des 90 derniers jours	5:46

LIEU Aéroport de Genève

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 4 août 1998, 2005 h locale (UTC + 2)

TYPE D'UTILISATION Ecolage (solo)

PHASE DU VOL Atterrissage / remise de gaz

NATURE DE L'ACCIDENT Collision avec obstacle

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	---	---

DOMMAGES A L'AERONEF Fortement endommagé

AUTRES DOMMAGES Hangar, tracteur

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le 4 août 1998, entre 1922 h et 1950 h, l'élève-pilote - qui totalisait 23:16 heures de vol - a d'abord effectué quatre tours de piste avec son instructeur à bord. Ceux-ci ayant été jugés satisfaisants, il a été autorisé à voler seul. Précisons qu'il avait déjà volé seul une première fois le 19 juin, sous la surveillance de l'instructeur (2 tours de piste) et une deuxième fois le 9 juillet (1 tour de piste). Dans sa déposition, l'instructeur souligne que les vols en solo étaient d'une durée restreinte pour des raisons de créneaux horaires.

A 1958 h, l'élève décolle donc de la piste 05 en gazon de Genève pour un tour de piste seul à bord. Il contrôle bien le décollage proprement dit, la montée et la branche vent arrière. Ensuite, il se présente en base et en finale, dans la bonne configuration et sur un plan correct. Lors de l'arrondi à la bonne hauteur, l'avion se cabre et remonte. Pour éviter un atterrissage trop dur, l'instructeur ordonne par radio de remettre les gaz.

Durant cette manoeuvre, l'appareil effectue pratiquement un virage de 180° sur la gauche et au „raz du sol“ (annexe1). Il termine sa trajectoire en percutant une porte de hangar et un tracteur. Le pilote, légèrement blessé, quitte le cockpit par ses propres moyens; l'avion est très endommagé.

FAITS ETABLIS

- L'instructeur et l'élève étaient titulaires de licences valables.
- L'avion était admis au trafic et son entretien répondait aux prescriptions.
- Aucune anomalie technique n'a été signalée, ni par l'élève ni par l'instructeur.
- Lors de l'accident, l'élève effectue son troisième vol seul à bord. Il totalisait alors 23:51 heures de vol et 132 atterrissages. Durant les deux mois précédents, il avait procédé à sept remises de gaz satisfaisantes.
- L'instructeur précise dans sa déposition: "C'est un élève extrêmement consciencieux et attentif mais ayant des difficultés pour corriger des erreurs identiques. Les différentes phases du vol ont été finalement maîtrisées par les répétitions nombreuses Les derniers vols en tour de piste avaient été nombreux et impeccables."
- L'élève décrit la phase finale du vol comme il suit: "... Alors que je m'apprêtais à poser, mon instructeur est intervenu sur la radio en me disant de remettre des gaz, car il constatait que j'étais trop haut. J'ai obtempéré, mais je reconnais avoir paniqué et j'ai mal réagi avec mon manche à balai. L'appareil s'est alors mis à basculer sur l'aile gauche et je n'ai pas pu le redresser"
- METAR 1820Z 02005kt 9999 FEW050 BKN100 22/14 Q1024 NOSIG=

ANALYSE

Compte tenu:

- du bon travail de l'élève lors des derniers vols en double commande,
- des très bonnes conditions météorologique,
- de l'accord donné par l'élève,

la décision de l'instructeur d'envoyer celui-ci effectuer un tour de piste seul à bord ne saurait être contestée.

L'intervention de l'instructeur ordonnant par radio une remise des gaz juste avant que l'avion n'atterrisse a placé l'élève devant une situation imprévue et inhabituelle. Effrayé, ce dernier s'est trouvé bloqué dans ses réflexes, d'où une perte de contrôle de l'appareil.

CAUSE

L'accident est dû à la perte de contrôle de l'avion durant une remise de gaz.

Berne, le 30 juin 1999

Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation

OFFICE FEDERAL DE L'AVIATION CIVILE, 3003 REFIN

FEDERAL OFFICE FOR CIVIL AVIATION, 3003 REFIN

GENÈVE SUISSE

AIR SUISSE/SWITZERLAND

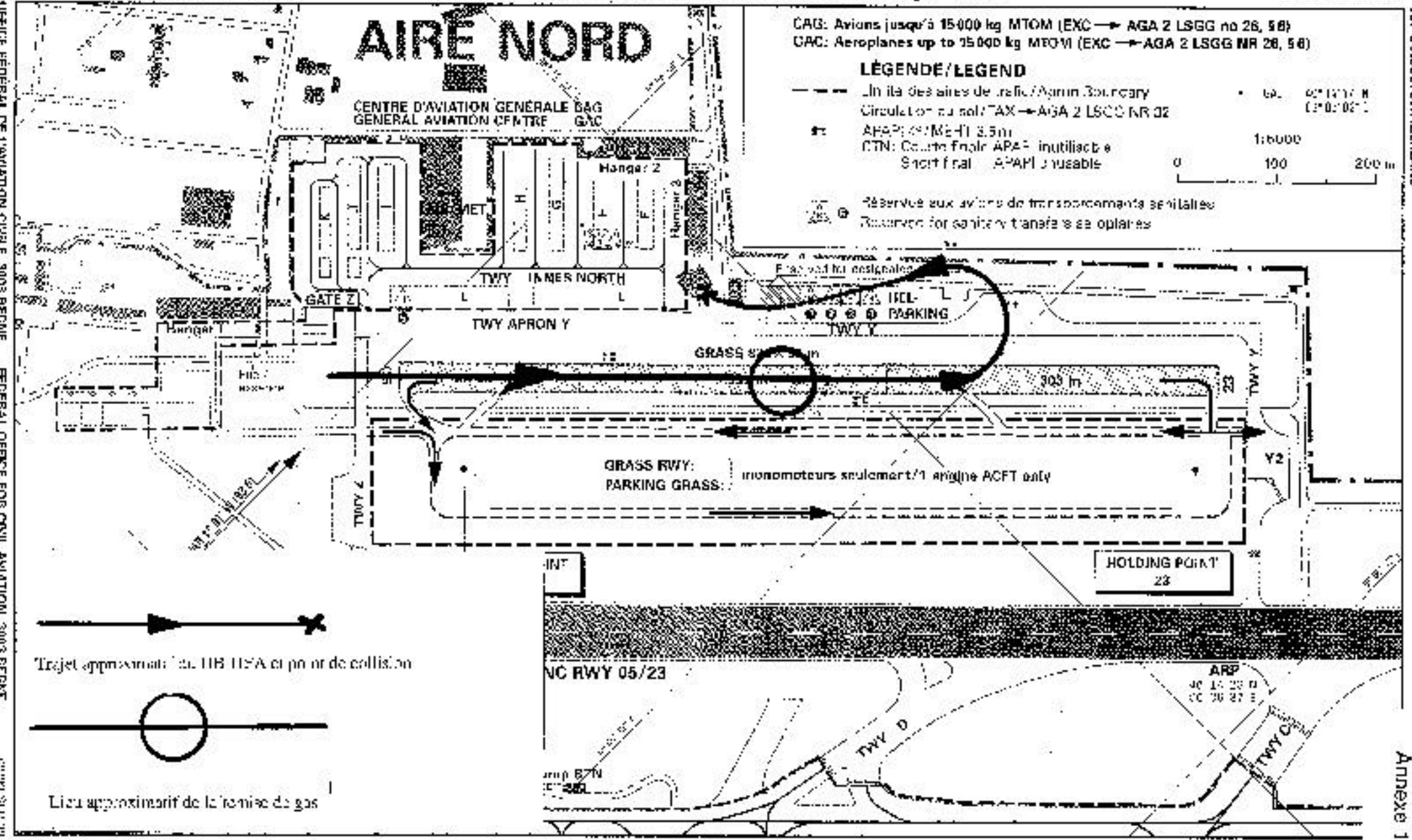
AIRE NORD

CENTRE D'AVIATION GÉNÉRALE GAG
GENERAL AVIATION CENTRE GAC

GAG: Avions jusqu'à 15 000 kg MTOM (EXC → AGA 2 LSGG no 26, 58)
GAC: Aeroplanes up to 15 000 kg MTOM (EXC → AGA 2 LSGG NR 26, 58)

LÉGENDE/LEGEND

- Limite des aires de trafic / Traffic Boundary
- Circulation au sol / TAXI → AGA 2 LSGG NR 02
- ⊕ APAP (MÉT) 3.5m
- ⊙ CTN: Calculé final APAP inutilisable
- ⊙ Short final APAP utilisable
- ⊙ Réserve aux avions de transportants aérielles
Reserved for carrier transport aircraft
- GA 02°13'N
05°01'02"E
- 1:6000
- 0 100 200 m



Trajet approximatif de l'HB HSA et point de collision



Lieu approximatif de la remise de gas

Annexe 1