



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

concernant l'accident

de l'avion Jodel DR-1050 Ambassadeur F-BJUG

survenu le 11 juillet 1964

à l'aéroport de Genève-Cointrin

Décision prise par voie de circulation

LA COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS D'AERONEFS

dans l'affaire

accident de l'avion Jodel DR-1050 Ambassadeur F-BJUG

survenu le 11 juillet 1964

à l'aéroport de Genève-Cointrin

après avoir pris acte des résultats de la procédure
intermédiaire selon l'art. 19.2,

et, d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la
procédure sommaire selon les art. 27 ss. de l'Ordonnance sur
les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1^{er} avril 1960,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 10 août 1964, transmis à la Commission
le même jour, est approuvé.

Circulation 25 août / 4 septembre 1964

Rapport d'enquête
concernant l'accident survenu à
l'avion de tourisme F-BJUG,
le 11.7.1964,
à l'aéroport de Genève

1. ENQUETE

L'enquête préliminaire a été ouverte le même jour par l'enquêteur soussigné.

2. ELEMENTS

21. Pilote : Année de naissance 1925, ressortissant français
Licence française de pilote privé, délivrée le 11 mai 1964 et valable jusqu'au 8 juin 1965.

Début de la formation aéronautique, le 26 juin 1963.

Expérience de vol : Depuis le début de la formation, 82 heures et 220 atterrissages; dans les derniers trois mois, environ 37 heures, dont 13 heures et 24 atterrissages sur avion Jodel DR 1050; 20 de ces atterrissages ont été effectués sur piste en dur.

Casses ou incidents antérieurs : néant.

22. Avion

Propriétaire et exploitant : Aéro-Club du Dauphiné, 1, Place Jacqueline Marvel, Grenoble/F

Type : Jodel AMBASSADEUR DR 1050; moteur Continental O-200-A

Constructeur : Centre Est Aéronautique, Dijon/F

Année de fabrication : 1961; no 206

Caractéristiques : Quadriplace de tourisme à aile basse. Construction en bois. Train fixe (deux monojambes en porte à faux) boulonné sur le longeron de voilure; amortisseurs télescopiques à blocs de caoutchouc. Roulette de queue asservie à la gouverne

de direction. Les pédales du gouvernail de direction agissent à fond de course sur les freins de roues. Un levier à main assure le freinage simultané sur les deux roues.

Certificat de navigabilité : renouvelé le 12.3.1964 et valable jusqu'au 24.12.1964

Total des heures de vol : environ 390 heures; dernière visite Véritas le 24.6.1964,

Selon les renseignements fournis par le pilote, l'avion était en parfait état de vol au moment de l'accident.

Poids et centrage : Poids maximum autorisé 750 kg;
Poids au moment de l'accident 630 kg.

Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

23. Terrain

L'accident s'est produit à l'atterrissage en direction 23 sur la piste bétonnée de l'aéroport de Genève. Dimensions de la piste : 3900 x 50 m.

24. Météo

Ciel couvert; bonne visibilité; vent 250°/10 nœuds; température 13°C.

3. RECIT DE L'ACCIDENT

Le samedi 11.7.1964 à 1300 h (heure locale), le pilote décolle de l'aérodrome de Cessieu/La Tour du Pin (Isère), à bord de l'avion F-BJUG, pour effectuer un vol privé à destination de Genève.

Le pilote est accompagné par deux passagers. A 1345 h, l'avion prend liaison radio avec Genève à la verticale du Mont de Sion et est admis à pénétrer dans la zone de contrôle de

l'aéroport par le cheminement de St-Julien.

A 1358 h, le pilote reçoit l'autorisation de la Tour d'entrer dans le circuit de la piste 23. Le pilote, qui est no 2 à l'atterrissage derrière le Boeing 720 (vol PK 707 en provenance de Beyrouth), passe alors en vent arrière, vire à main gauche à 2 km du seuil 23 et s'aligne sur l'axe de la piste.

A 1401 h, le pilote reçoit l'autorisation d'atterrir et le dernier vent qui est de 250°/10 nœuds. L'avion se pose à 1403 h, plus de 3 minutes derrière le Boeing, apparemment correctement et sur trois points, sur l'aire d'impact. Au sol, l'appareil dévie légèrement vers la gauche. Le pilote veut retenir et ramener l'avion dans l'axe de la piste; la manœuvre semble aboutir, mais l'appareil s'embarque dans la direction opposée. Le pilote ne réussit pas à enrayer le mouvement et perd la maîtrise de l'aéronef qui se met en travers de la piste. L'appareil s'immobilise, le train fauché, avec un cap de 70°, sur la ligne médiane, environ 1600 m au-delà du seuil 23.

4. DOMMAGES

41. Les occupants sont sortis indemnes de l'accident.

42. Le train d'atterrissage de l'avion est détruit et le revêtement de la cellule a subi quelques dommages.

43. Tiers : néant.

5. DISCUSSION

Le vent qui soufflait sensiblement dans l'axe de la piste au moment de l'atterrissage ne semble pas devoir être mis en cause dans cet accident. Le quadrimoteur à réaction ayant atterri plus de 3 minutes avant l'avion sinistré, l'hypothèse que le Jodel se soit trouvé pris dans le sillage des tourbillons marginaux du Boeing semble devoir également être écartée. Le pilote n'ayant fait aucune allusion au sujet d'un mauvais fonctionnement éventuel des freins de roues, l'origine de l'incident doit donc être recherchée dans une perte de

contrôle, provoquée par un mauvais dosage dans l'utilisation des pédales ou des freins, consécutive à un atterrissage probablement quelque peu ripé.

6. CONCLUSION

L'accident est dû à une perte de contrôle après un atterrissage sur piste en dur, provoqué probablement par un mauvais dosage dans l'utilisation des commandes de direction.

Berne, le 10 août 1964

L'enquêteur