



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

**concernant l'accident**

de l'avion Jodel DR-1051 HB-EBZ

survenu le 20 juillet 1964

sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac

**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-1051 HB-EBZ

survenu le 20 juillet 1964

sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac

se fondant sur l'art.32.2 et d'entente avec le Bureau d'enquêtes, 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<sup>er</sup> avril 1960,

d é c i d e    :

1. de prendre acte du Rapport d'enquête de première information, établi le 31 juillet 1964 par le Secrétariat général à l'aviation civile, transmis à la Commission le 4 septembre 1964,
2. de renoncer à d'autres recherches et à d'autres mesures.

Circulation 23 septembre / 5 octobre 1964.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET  
DES TRANSPORTS

A BORDEAUX, le 31 juillet  
1964

SECRETARIAT GENERAL A L'AVIATION  
CIVILE

Exemplaire No 2/6

AEROPORT PRINCIPAL DE BORDEAUX-  
MERIGNAC

ACCIDENT D'AVIATION  
RAPPORT D'ENQUETE DE PREMIERE  
INFORMATION

Lieu : BORDEAUX MERIGNAC  
Date de l'accident : 20 juillet 1964 à 16H26 TU  
Propriétaire et exploitant : Aéro-club de GENEVE  
Aéronef : Jodel HB-EBZ  
Nature du vol : BORDEAUX ARCACHON  
Equipage : un Monsieur  
Passagers : 2  
Résumé et nature de l'accident: Panne de moteur au décollage.  
L'avion se repose sur la piste  
et effectue un cheval de bois.  
Conséquences : Train d'atterrissage et aile  
droite endommagée.

PERSONNEL			Matériel % de Destruction	Chargement	Tiers
	Tués	Blessés			
Equipage					
Passagers			10 %		

RENSEIGNEMENTS SUR L'EQUIPAGE

Fonctions à bord au moment de l'accident : Pilote

Année de naissance : 1916

Brevets et licences : du 13.7.61 Valable jusqu'au  
17.1.1965, Office Fédéral Air  
Suisse

Heures de vol :

Au total 284 heures 40

Sur le type d'aéronef accidenté :

- au total 30 h
- au cours des deux mois précédents : 15 h
- dans les 48 h précédentes 3 h 06

Nombre de casses : -

Déroulement de la carrière aéronautique : -

RENSEIGNEMENTS SUR LE MATERIEL

Nom (raison sociale) du propriétaire : Aéroclub de GENEVE

Adresse : Aéroclub de GENEVE

a. Planeur :

Constructeur : Avions Jodel Beaune

Type : DR 1051

No de série : 426

Certificat d'immatriculation : 2124/a/1 - 20.6.1963

Certificat de navigabilité : 2124/b/1 - valable 28.5.1965

Dernière visite société agréée : Classé en catégorie : -

Visite prévol effectuée

Temps total d'utilisation :

- depuis fabrication : 293 h
- depuis la dernière révision générale : -
- depuis la dernière révision périodique : -

Accidents antérieurs : -

b. Groupe MOTO-PROPULSEUR :

Type et puissance : 4 E 20 105 CV  
Numéro de série : 9218  
Temps de fonctionnement total : 300 h environ

c. HELICES :

Type : Jodel  
Numéro de série : -  
Temps de fonctionnement total : -

INSTRUMENT DE PILOTAGE ET DE NAVIGATION EQUIPEMENT RADIO

SANS OBJET

DEVIS DE POIDS ET CENTRAGE

185 kgs + 20 kgs bagages

Essence : 40 litres

Huile : Plein

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le 20 juillet 1964, le Jodel 1051 immatriculé HBEBZ appartenant à l'aéro-club de GENEVE devait effectuer le trajet BORDEAUX ARCACHON en régime VFR sans plan de vol.

Le pilote demandait l'autorisation de rouler à 16h18' TU et par la voie de circulation No 1 se dirigeait vers la piste en service 05. Le vent soufflait du 320° force 12 nœuds.

A 16h21' le HBEBZ était stoppé au point d'attente. L'autorisation de décollage était donnée à 16h26'. Le pilote demandait à virer par la droite pour prendre le cap direct vers ARCACHON. Il était autorisé et le contrôleur d'aérodrome lui demandait peu après le décollage de dégager l'axe dès que possible. Il y avait en effet un réacteur qui attendait à l'extrémité de la piste pour décoller.

Le pilote du HBEBZ parvenu à une trentaine de mètres de

hauteur amorçait son virage à droite, quand brusquement le moteur s'arrêtait. Le pilote redressait son appareil, le mettait en piqué pour conserver de la vitesse et virait par la gauche pour rejoindre la piste.

L'avion prenait brusquement contact avec celle-ci à 200 m de son extrémité, roulait quelques mètres, effectuait un cheval de bois et s'immobilisait près du bord gauche de la piste.

Le train d'atterrissage était affaissé, la jambe droite était repliée vers l'axe longitudinal de l'appareil, la jambe gauche était inclinée vers l'extérieur de 30° environ. L'aile droite était endommagée par suite de son frottement sur la piste.

Les dégâts sont essentiellement matériels et le coût des réparations nécessaires pour remettre l'avion en état représentent 10 % environ de la valeur de l'appareil.

#### CAUSES DE L'ACCIDENT

La cause directe est l'arrêt du moteur au cours du décollage.

Cet arrêt est probablement dû à une gazéification du carburant entre le carburateur et le réservoir d'alimentation avant qui était utilisé.

En effet l'appareil est resté stationné plus d'une heure sur une aire en béton, alors que la température mesurée sous abri était de 31°C. Au moment du départ, le pilote n'a pu obtenir la mise en route au démarreur (essais pendant 30 minutes), le moteur a été lancé à la main après brassage de l'hélice, puis l'aéronef a de nouveau été stoppé 5 minutes, moteur au ralenti, immédiatement avant le décollage.

Après l'accident, le moteur, à un 1<sup>er</sup> essai, n'est pas reparti au démarreur. Il a été remis en marche à la main après brassage de l'hélice, puis un deuxième essai au démarreur a été réussi. Le fonctionnement est apparu normal à l'expert du Bureau Veritas et le moteur a été essayé à différents régimes.

#### Cause concourante:

L'arrêt du moteur s'est produit alors que l'aéronef était en virage à droite et s'écartait de la piste de décollage. La manœuvre de redressement et la mise en piqué de l'appareil

pour éviter la perte de vitesse ont fait que l'impact avec la piste a été brutal et a entraîné l'affaissement du train.

Le cheval de bois par rotation autour de la roue gauche, a accentué l'écrasement de la jambe de train droite et a permis le frottement de l'aile sur le béton.

L'Enquêteur de Première Information