



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

**concernant l'accident**

de l'avion Beech 95-A-55 "Baron" HB-GOZ

survenu le 24 septembre 1965

à l'Aéroport de Genève

**Décision prise par voie de circulation**

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

dans l'affaire

accident de l'avion Beech 95-A-55 "Baron" HB-GOZ

survenu le 24 septembre 1965

à l'Aéroport de Genève

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<sup>er</sup> avril 1960,

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 14 octobre, transmis à la Commission  
le 21 octobre 1965, est approuvé.

Circulation 8/15 novembre 1965.

## R A P P O R T D ' E N Q U E T E

concernant l'atterrissage défectueux

de l'avion Beech "Baron" HB-GOZ

survenu le 24 septembre 1965

a l'aéroport de Genève

### 1. ENQUETE

L'accident a été notifié au bureau d'enquête par la direction de l'aéroport de Genève le 24 septembre 1965. Le constat sur place a été effectué par la police cantonale.

L'enquête préliminaire a été ouverte par le soussigné le 28 septembre à la réception des rapports de la police et du pilote.

### 2. ELEMENTS

21. Pilote : année de naissance 1933

211. Licence de pilote professionnel du 29 avril 1964, valable jusqu'au 2 novembre 1965, avec qualification Beech 95-A 55 et permis spécial pour vols aux instruments.

212. Expérience de vol :

- au total 682 heures, dont env. 330 heures sur Beech Baron;
- dans les derniers trois mois, 33 heures et 28 atterrissages exclusivement sur Beech Baron.

213. Le 17 avril 1962 amende de 50 francs pour infraction à l'article 6, alinéa (vol de nuit) de l'Ordonnance du 18 novembre 1960 concernant les règles de l'air applicables aux aéronefs.

### 22. Avion

Propriétaire et exploitant : privé

Type : Beech 95-A 55 "Baron". Bimoteur

à aile basse. Construction  
métallique.

Certificat de navigabilité du 31 juillet 1964 valable jusqu'au  
31 juillet 1966.

### 23. Terrain

AIP Switzerland. Aérodrome Chart. Genève-Cointrin AGA 2-2-3

L'accident s'est produit à l'atterrissage sur la piste en dur  
23 de l'aéroport de Genève-Cointrin.

### 24. Météo

Sans objet.

## 3. RECIT DE L'ACCIDENT

31. Le vendredi 24 septembre à 1529 heure locale, le pilote  
décolle avec deux passagers en régime VFR de l'aéroport de  
Genève, à bord de son avion Beech "Baron" HB-GOZ, pour  
effectuer un vol local privé dans la région du Mont-Blanc.

32. Le vol se déroule sans histoire.

33. A 1621 h, le pilote atterrit par bonnes conditions  
météorologiques normalement sur le premier tiers de la piste  
principale 23. Peu après avoir pris contact avec le sol, le  
pilote veut rentrer les volets, mais se trompe de sélecteur et  
actionne le train qui aussitôt commence à se rétracter.  
Immédiatement alerté par le dispositif d'alarme acoustique,  
appelé à fonctionner lorsque les gaz sont coupés sans que le  
train soit sorti et verrouillé, le pilote réalise son erreur  
et remet le sélecteur de train sur la position "GEAR DOWN",  
mais sans succès. Le train s'affaisse, l'avion glisse sur le  
ventre, puis s'immobilise sur la piste à droite de la ligne  
médiane, entre les voies d'accès 4 et 6.

## 4. DOMMAGES

Les occupants sortent indemnes de l'appareil qui est  
sérieusement endommagé. Les frais de remise en état ont été

évalués à environ 40'000 francs, soit 10 à 15 % de la valeur de l'appareil.

Dégâts sur la piste : néant.

## 5. DISCUSSION

51. Le sélecteur de train ayant été actionné alors que la voilure engendrait encore une certaine portance avant que l'avion ne repose de tout son poids sur ses roues, les coupe-circuits, montés sur les amortisseurs du train principal et destinés à empêcher une rétraction accidentelle au sol de l'atterrisseur, n'ont pas été en mesure de fonctionner.

52. La confusion dans le choix des sélecteurs n'aurait pas eu de suite fâcheuse si le pilote s'était abstenu de vouloir rentrer les volets à un moment où cette manœuvre ne s'imposait pas. En effet, des projections de pierres susceptibles de les endommager n'étant pas à craindre sur une piste de ce genre, le pilote n'avait pas de motifs pour les rentrer si tôt.

## 6. CONCLUSION

L'affaissement de l'atterrisseur est dû au fait que le pilote a actionné par inadvertance le sélecteur de train à un moment où le dispositif de sécurité, prévu pour empêcher une rétraction intempestive de l'atterrisseur au sol, n'était pas en mesure de fonctionner.

Berne, le 14 octobre 1965

L'enquêteur