



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

concernant l'accident

de l'avion Caravelle SE-210 HB-ICX

survenu le 11 juin 1965

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 Caravelle SE-210 HB-ICX

survenu le 11 juin 1965

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 février 1966, transmis à la Commission le 10 février 1966, est approuvé, avec trois amendements [...UK...].

Circulation 3/19 mars 1966.

R a p p o r t d ' e n q u ê t e

concernant l'incident

causé par le souffle de la Caravelle SE-210 HB-ICX

survenu le 11 juin 1965

à l'aéroport de Genève-Cointrin

1. ENQUETE

L'enquête préalable a été ouverte le 17 juin 1965. La police cantonale de Genève y a participé.

2. ELEMENTS

21. Pilote de la Caravelle : Année de naissance 1932

Titulaire de la licence de pilote de ligne, délivrée le 6 novembre 1958, valable jusqu'au 30 mai 1966.

Expérience de vol : 4'900 h environ.

22. Supervisor : Année de naissance 1932

23. Placeur : Année de naissance 1933

24. Aéronef

Caravelle HB-ICX :

Sud-Aviation Caravelle SE-210 III, moyen-courrier à aile basse, d'un poids maximum de 46 tonnes.

Deux turbines à gaz Rolls Royce Avon d'une poussée maximum de 11'700 lbs au point fixe, placées à l'arrière et à l'extérieur du fuselage de chaque côté de la cabine.

Propriétaire et détenteur : Swissair, SA Suisse pour la Navigation Aérienne.

Certificat de navigabilité délivré par l'Office fédéral de l'air le 23 décembre 1964, valable jusqu'au 31 décembre 1967.

25. Terrain

Aéroport de Genève-Cointrin (voir AIP AGA 2-2-3).

Coordonnées : 496.600/120.225, 430 m/M.

L'incident s'est produit sur la place de stationnement devant le grand hangar, situé au sud-ouest de la tour de contrôle.

26. Météo

Les conditions météorologiques n'ont pas eu d'influence sur l'incident.

3. RECIT DE L'INCIDENT

Au retour d'un vol de ligne, la Caravelle HB-ICX fait escale à Genève pendant environ 50 minutes avant de repartir pour Francfort. Elle est placée à environ 50 m devant le grand hangar (au sud-ouest de la tour de contrôle), où se trouvent également parkés trois avions légers. Le placeur étant occupé par l'arrivée imminente d'une Carair de la Compagnie British United Air Ferries (BUAF), c'est le chef de machine (supervisor) qui s'occupe du départ de la Caravelle [...UK...] ...dont le commandant a déjà vu les... avions touristiques stationnés devant le grand hangar. Le jet est prêt à partir alors que ladite Carair arrive et est dirigée sur la place de stationnement à environ 50 m devant la Caravelle qui, voulant quitter son emplacement pour aller s'aligner sur la piste, est obligée de faire mouvement en amorçant un virage serré. Au cours de ce virage de plus de 90° à droite, nécessitant un régime plus élevé que normal, le flux des réacteurs, dirigé un instant en direction des trois avions légers, souffle un Piper PA-18 Super-Cub qui bouscule une personne se trouvant à proximité. L'incident s'est produit à 1209 h HEC.

4. DOMMAGES

41. Le chef d'escale de la Cie BUAF, né en 1913, sujet britannique, Département de l'Ain, France, a été blessé au cou et à la cuisse droite.

L'incapacité de travail a été de six jours.

42. L'avion soufflé, Piper PA-18 Super-Cub, a subi les

dommages suivants :

- aileron enfoncé
- quelques dégâts de peinture

Les frais probables de remise en état s'élèvent à fr. 1000.- environ.

Etendue des dégâts : 5 %.

5. RENSEIGNEMENTS DIVERS

51. Les trois avions légers étaient correctement calés, c'est-à-dire un sabot se trouvait devant et derrière chaque roue.

52. Les trois avions touristiques sont propriété de la Maison Piper, dont les ateliers sont au grand hangar.

53. Les avions de tourisme venant de l'extérieur sont, en général, dirigés vers le grand hangar où se trouvent également stationnés les avions de différentes entreprises de vente et de service d'entretien d'avions légers.

6. DISCUSSION

61. Le manque de place sur le tarmac principal (devant la tour de contrôle) a obligé le placeur à diriger la Caravelle vers la place de stationnement devant le grand hangar. Cette place était normalement réservée aux avions légers jusqu'au moment où des travaux de réparation effectués sur le tarmac principal, ainsi que l'augmentation du trafic nécessitèrent le déplacement du parking des avions de ligne. Là il n'y a pas de marques sur le béton indiquant des emplacements exacts, ce qui rend la tâche du placeur plus difficile.

62. La mobilité des installations techniques pour le chargement des voitures étant quelque peu restreinte, la Carvair BUAF est toujours dirigée au même emplacement.

63. Le STM 6.1.6. (Station Manuel) de la Swissair décrit la responsabilité concernant le départ de la place de stationnement comme suit :

1. Policy: To avoid any damage to aircraft, equipment and/or property of Swissair or third parties, particular care shall be applied when maneuvering in or out of the parking position.

2. Action/Responsibility.

The Station Manager/Supervisor or his delegate is responsible:

- to ascertain that all necessary care and precautions for aircraft parking are applied by the ground staff,
- to arrange for a careful supervision of the taxiing aircraft when it is moving in or out of the parking position.
- to inform the Pilot-in-Command before departure about any unremoved equipment in the blast areas.

[...UK...] ...Le commandant de la Caravelle avait vu les... avions légers devant le grand hangar. Il ressort des dépositions des personnes interrogées que c'est normalement le placeur qui organise le départ, mais ce dernier étant dans le cas particulier occupé avec la Carvair, c'est le chef de machine (supervisor) qui se chargea de cette tâche. Comme le supervisor est aussi supposé exercer cette fonction (STM 6.1.6. de la Swissair) il n'y a rien à objecter à sa décision.

64. Le AFM 2.3.1. (Aéroplane Flight Manuel) de la Swissair prévoit pour la mise en mouvement de la Caravelle un régime de 5000 à 6000 rpm. Le pilote a dit avoir donné 6000 tours, ce qui, bien qu'étant à la limite supérieure, ne semble toutefois pas être excessif vu qu'il dut immédiatement amorcer un virage serré.

65. Selon les déclarations (voir 22 et 23) deux employés du grand hangar s'occupent des avions touristiques et peuvent, comme cela a déjà été fait, être appelés à déplacer les petites machines. ... [...UK...]

7. CONCLUSION

L'incident est dû au fait qu'un avion léger en stationnement, soufflé par les réacteurs d'une Caravelle, a pivoté sur lui-même et heurté un passant.

Berne, le 10 février 1966

L'enquêteur