



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

concernant l'accident

causé par l'avion DC-8 HB-IDD

survenu le 23 janvier 1968, 1305 HEC

sur l'aéroport de Genève

Séance de la commission

21 juin 1968

RAPPORT FINAL

de la Commission fédérale d'enquête en cas d'accidents
d'aéronefs

concernant l'accident

causé par l'avion DC-8 HB-IDD

survenu le 23 janvier 1968, 1305 HEC

sur l'aéroport de Genève

0. RESUME

Le Douglas DC-8 HB-IDD, qui vient de quitter son stationnement pour gagner la piste, s'arrête pour demander une modification de cheminement ; alors que l'avion repart en virant, le souffle de ses réacteurs soulève le Luscombe HB-DUS parké à proximité et le projette contre le Twin Comanche N-8548-Y ; les deux avions privés sont endommagés.

L'accident s'est produit parce que le commandant du DC-8 a modifié son cheminement de roulage alors qu'il se trouvait à proximité d'avions légers non arrimés et qu'il a dû effectuer cette manœuvre avec passablement de puissance.

1. ENQUETE

L'enquête préalable fut close le 5 avril 1968 par la remise du rapport d'enquête du 19 mars 1968 au président de la Commission.

2. ELEMENTS

21. Pilote : Le commandant du DC-8, année de naissance 1928, est titulaire d'une licence valable de pilote de ligne.

Il a une expérience de vol d'environ 10'000 heures dont 3600 sur DC-8.

22. Avions

HB-IDD

Propriétaire : SWISSAIR, S.A. Suisse pour
la Navigation Aérienne,
Zurich

Il est du type DC-8-53 équipé de quatre réacteurs Pratt et Whitney JT3D-3B de 8160 kg de poussée chacun.

Il peut emporter 130 à 146 passagers et son poids maximum d'envol est d'environ 142 tonnes ; au départ de Genève le poids était d'environ 126 tonnes.

L'envergure est de 43,4 m.

Il est régulièrement admis à la circulation.

HB-DUS

Propriétaire : privé
Type : Luscombe, monomoteur à aile
haute

Poids : environ 350 kg

Régulièrement admis à la circulation.

N-8548-Y

Propriétaire : Piper aircraft
international, Genève

Type : Piper Twin Comanche,
Bimoteur à aile basse

Poids : environ 1200 kg

Régulièrement admis à la circulation

23. Lieu de l'accident

Aéroport de Genève (AIP-AGA 2-2-3)

L'accident s'est produit sur la plate-forme devant le "Grand Hangar" situé au sud-est du seuil de la piste 05. Des restes de neige durcie s'y trouvaient encore.

24. Météo

Les conditions météorologiques n'ont joué aucun rôle en

l'occurrence.

25. Organisation

L'accident s'est produit vers 1305 h lors du roulage précédant le vol régulier SR 120 Genève-New York.

26. Prescriptions

Notam A 71 du 9 novembre 1967 de l'Office fédéral de l'air :

Aéroport de Genève-Cointrin Travaux

En plusieurs endroits le long des voies de circulation et aux abords des aires de trafic des travaux sont en cours, pour lesquels de lourdes machines de chantier sont parfois utilisées. Les zones de travaux sont balisées de jour et de nuit.

La voie de circulation 2 est fermée jusqu'à nouvel avis.

La prudence est recommandée pour la circulation au sol.

Ordre de service de la direction de l'aéroport de Genève du 2 août 1966 concernant le stationnement des aéronefs et du matériel de piste sur l'aéroport de Genève :

I) A) Généralités

...

5. Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef en stationnement sur l'aéroport de Genève-Cointrin prend lui-même toutes mesures utiles pour assurer la sécurité dudit aéronef, notamment lors de conditions météorologiques défavorables.

6. Seul le personnel de la direction de l'aéroport, préposé au service de piste, est autorisé à guider les avions sur les aires de trafic et de manœuvre. Ils le font à l'aide des signes usuels.

II) Circulation des aéronefs au sol

1. Les aéronefs se déplacent en suivant les lignes tracées sur le sol à cet effet.

Restent réservés les ordres donnés par la tour de contrôle ou les signaux du personnel de piste de la direction de

l'aéroport.

2. Le pilote d'un aéronef a l'obligation de demander l'autorisation de la tour de contrôle, sur les fréquences réservées à cet effet, pour quitter le stationnement sur les aires de trafic. En principe, le personnel préposé au service de piste de la direction ne donne pas de signaux pour la sortie des places de stationnement.

3. RECIT DE L'ACCIDENT (Voir annexe 1)

Le Douglas DC-8 HB-IDD étant stationné à l'emplacement No 1 et l'embarquement des passagers terminé, le commandant obtient de la tour de contrôle l'autorisation de rouler pour la piste 23.

Aucun cheminement n'ayant été spécifié, le pilote quitte l'emplacement No 1 en décrivant un virage de 150° à gauche dans l'intention, selon l'usage, de joindre le chemin de roulage No 1 par le bord NW de la plate-forme.

Arrivé dans la région marquée A sur l'annexe 1, il estime que le passage entre les travaux B et les avions stationnés est trop étroit pour un DC-8 ; il s'arrête et prend contact avec la tour qui l'autorise pour la piste 05.

L'avion étant immobilisé avec les roues du train principal dans un caniveau de la plate-forme et les roues de proue contre un bourrelet de neige durcie, le pilote, pour repartir et virer à gauche, doit progressivement accélérer les réacteurs jusqu'à environ 80 % du nombre de tours maximum.

Pris dans le souffle des réacteurs du DC-8, l'avion Luscombe HB-DUS est soulevé et soufflé contre l'avion Twin Comanche N-8548-Y ; les deux avions sont endommagés.

Ni l'équipage du DC-8, ni la tour de contrôle ne remarquent l'accident.

4. DOMMAGES

41. Personnes : néant.

42. Avion Luscombe HB-DUS :

Extrémités des ailes, empennage et fuselage détériorés. Devis

de remise en état : Fr. 5000.- environ.

43. Avion Twin Comanche N-8548-Y :

Dégâts à l'hélice gauche, au carénage du moteur gauche et à l'aile gauche.

Devis de remise en état : Fr. 10'000.- environ.

44. Sol : néant.

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. Plate-forme

Les emplacements 1 et 2 ont été fixés il y a plusieurs années après entente entre l'aéroport de Genève et Swissair. Cette dernière semble avoir, à quelques reprises, fait remarquer que les conditions de roulage étaient inadéquates.

Au cours des quelques 5 dernières années, deux accidents semblables à celui du HB-IDD ont été enregistrés à Genève.

52. Stationnement des avions

Devant le "Grand Hangar", il n'existe aucune installation d'amarrage.

6. DISCUSSION

61. Equipage et avions

Le commandant du HB-IDD est en possession d'une licence valable.

Les avions sont tous trois admis régulièrement à la circulation.

62. Plate-forme

Le stationnement des 3 avions était conforme aux prescriptions en vigueur et l'avion HB-DUS était muni de cales.

63. Roulage du HB-IDD

La décision du commandant de ne pas poursuivre son chemin vers le NE de la plate-forme était judicieuse puisqu'il estimait

que les obstacles en B rendaient le passage délicat.

Au moment où il prit la décision de se diriger vers l'ouest, il était plus proche des avions en stationnement que s'il avait d'emblée décidé de se rendre vers le seuil de piste 05.

La remise en mouvement de l'avion a nécessité une poussée relativement élevée, d'une part parce que des résidus de neige freinaient les roues de proue et que d'autre part les roues du train principal se trouvaient dans un caniveau.

7. CONCLUSION

L'accident s'est produit parce que le commandant du DC-8 a modifié son cheminement de roulage alors qu'il se trouvait à proximité d'avions légers non arrimés et qu'il a dû effectuer cette manœuvre avec passablement de puissance.

Berne, le 21 juin 1968

Etabli le 10 juillet 1968

Cas similaires survenus au cours des 5 dernières années :

HB-ICX, aéroport de Genève-Cointrin, 11.6.1965
(rapport final no 311)

HB-ORR, aéroport de Genève-Cointrin, 02.07.1964 (204)

