



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

**concernant l'accident**

de l'avion Beech Travel Air HB-GDH

survenu le 4 juillet 1968

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 Travel Air HB-GDH

survenu le 4 juillet 1968

à l'aéroport de Genève

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2 de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1<sup>er</sup> avril 1960, et d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 et s. des prescriptions susmentionnées

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 22 juillet, transmis à la Commission le 30 juillet 1968, est approuvé.

Circulation, 9./25.9.1968.

## Rapport d'enquête

concernant l'atterrissage sur le ventre de l'avion Beech  
Travel Air, HB-GDH,  
survenu le 4 juillet 1968  
à l'aéroport de Genève

### 1. ENQUETE

L'accident s'est produit le vendredi 4 juillet à 1150 h, heure locale.

Il a été notifié au Bureau fédéral d'enquête des accidents d'aviation, à Berne, par téléphone à 1225 h, par l'AIS de Genève-Cointrin.

L'enquête a été ouverte à l'aéroport de Genève le même jour à 1530 h par le fonctionnaire soussigné.

### 2. ELEMENTS

#### 21. Occupants :

211. Pilote Instructeur : Année de naissance 1934

Licence de pilote professionnel de première classe, délivrée le 29 mai 1964, valable jusqu'au 4 janvier 1969 avec qualification d'instructeur IFR du 22 juin 1967.

Type d'avions inscrits dans la licence :

Piper PA-23-250, Cessna 320, Lear Jet 23/24, Beech 95-55, Beech Queen Air et Beech King Air

Expérience de vol : environ 6350 heures dont environ 400 heures sur Beech Travel Air.

212. Elève-pilote : Année de naissance 1939

Licence de pilote privé, délivrée le 2 juin 1965, valable jusqu'au 11 mars 1970 avec inscription Beech Travel Air du 17 juin 1968.

Expérience de vol : au total 246 heures et 844 atterrissages dont 46 heures et 47 atterrissages sur avion Travel Air; dans

les derniers 3 mois : 53:27 heures et 68 atterrissages dont 46 heures et 47 atterrissages sur Travel Air.

Evénements particuliers : néant.

## 22. Avion

Propriétaire et exploitant : privé

Type : Beech D95A "Travel Air", no  
et année de fabrication :  
TD-694/1967

Caractéristiques : avion métallique à aile  
basse équipé de deux  
moteurs Lycoming IO-360-B1B  
de 180 CV chacun et de deux  
hélices métalliques bipales  
Hardzell HC-92 WK-2B ;  
train tricycle escamotable.

Certificat d'admission à la circulation : autorisation par  
intérim délivrée le 16 mai 1968, échue le 1<sup>er</sup> juillet 1968.

Le jour de l'accident l'avion complet (cellule, moteurs et  
hélices) totalisait 500:15 heures de vol. Le dernier contrôle  
de 100 heures avait été effectué le 13 juin 1968 après 467:33  
h.

Poids maximum autorisé : 1906 kg. Lors de l'accident,  
l'appareil accusait 1730 kg. Le centre de gravité se trouvait  
dans les limites prescrites.

## 23. Terrain

Voir AIP Aérodrome Chart-ICAO AGA 2-2-3

L'accident s'est produit à l'atterrissage sur la piste  
bétonnée 23.

## 24. Météo

CAVOK, piste sèche, vent calme.

## 25. Organisation

L'accident s'est produit dans le cadre de l'activité de

l'école d'aviation à moteur de l'aérodrome régional de Montreux S.A., à Rennaz.

Cette entreprise est en possession d'un document délivré par l'Office fédéral de l'air le 16 décembre 1966 autorisant ladite école à instruire à l'aéroport de Genève des pilotes jusqu'à l'obtention du permis de vol aux instruments.

### 3. RECIT DU VOL ET DE L'ACCIDENT

L'instructeur et l'élève pilote avaient décollé de l'aéroport de Genève à bord de l'avion Beech Travel Air, HB-GDH, le 4 juillet 1968 à 1033 U, heure locale, pour effectuer un vol d'entraînement aux instruments. L'élève pilote qui était à la veille de passer l'examen pour l'obtention du permis de vol aux instruments, terminait avec ce vol sa formation de pilote IFR.

L'élève occupait le siège du commandant, l'instructeur celui de droite. Après l'envol, les deux pilotes prirent la direction de Berne où l'élève pilote effectua une approche NDB à l'aéroport de cette ville, puis sans atterrir revinrent à Genève pour clore l'entraînement par une descente sur l'ILS.

Au travers du radiophare de Gland, l'instructeur coupa un moteur à titre d'exercice, laissa ensuite descendre son élève jusqu'à l'altitude minimum, puis ôta pour l'atterrissage l'écran qui masquait la vue de la piste à l'élève. L'élève pilote franchit le seuil de piste en configuration d'atterrissage, train et volets sortis, réduisit les gaz et posa au "touch down" sur le premier quart de la piste. Après avoir laissé rouler l'appareil sur environ 200 m, l'élève pilote voulut rentrer les volets de courbure mais se trompa de sélecteur et actionna le train d'atterrissage qui se rétracta aussitôt. L'instructeur, réalisant l'erreur qu'allait commettre son élève, retint son bras mais trop tard pour empêcher la main d'actionner le sélecteur. L'avion glissa sur le ventre et s'immobilisa sur la piste à la hauteur de la voie d'accès no 7. Le service de secours de l'aéroport, aussitôt alarmé, n'a pas eu à intervenir.

### 4. DOMMAGES

41. Les deux occupants n'ont pas été blessés.

42. Avion : Les deux hélices sont hors d'usage. L'appareil a en outre subi des dommages au train, à la partie médiane du fuselage et à l'intrados de la voilure. Les frais de remise en état sont estimés à environ 40'000 francs, soit environ 15 % de la valeur à neuf de l'appareil.

43. Dommages à la piste : néant.

## 5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. Sur les appareils du type faisant l'objet de ce rapport, les sélecteurs de volets et de train d'atterrissage sont placés au bas de la planche aux instruments de part et d'autre de la commande de profondeur, le sélecteur de train étant placé à droite. Le mécanisme du train est entraîné par un moteur électrique, Un coupe-circuit fixé sur la jambe de la roue gauche empêche le train d'être actionné lorsque l'avion repose sur ses roues.

52. L'enquête n'a pas révélé d'indices permettant de supposer que l'appareil n'était techniquement pas en état de vol.

## 6. DISCUSSION

La rétraction intempestive du train d'atterrissage est due à une erreur de manipulation de l'élève qui confondit le sélecteur des volets avec celui du train. Cette erreur n'aurait toutefois pas porté à conséquence si le pilote avait agi avec moins de précipitation et attendu que l'atterrissage soit achevé avant de procéder à la rentrée des volets.

Le sélecteur ayant été actionné alors que la voilure engendrait encore une certaine portance, le dispositif de sécurité destiné à empêcher une rétraction accidentelle du train n'a de ce fait pas fonctionné.

## 7. CONCLUSION

L'affaîssement du train d'atterrissage est dû à une erreur de manipulation de l'élève-pilote qui confondit le sélecteur des

volets avec celui du train.

Berne, le 22 juillet 1968

L'enquêteur