



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

**concernant l'accident**

de l'avion Beech "Travel Air" HB-GCA

survenu le 15 août 1968

à l'aérodrome de Lugano

**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-GCA

survenu le 15 août 1968

à l'aérodrome de Lugano

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 24 septembre 1968, transmis à la Commission le 11 octobre 1968, est approuvé.

Circulation, 29.11./28.12.1968.

## R A P P O R T   D ' E N Q U E T E

concernant l'accident  
de l'avion Beech "Travel Air" HB-GCA  
survenu le 15 août 1968  
à l'aérodrome de Lugano

### 0. RESUME

Lors d'un vol de transfert de Zurich à Lugano, le train d'atterrissage s'affaisse partiellement après l'atterrissage. L'avion est endommagé mais ses occupants sont indemnes.

### 1. ENQUETE

L'accident s'est produit le jeudi 15 août 1968 à 1523 heure locale. Il a été notifié au Bureau enquête-accidents par l'Office fédéral de l'air le 22 août. L'enquête a été ouverte le 26 août par l'enquêteur soussigné.

### 2. ELEMENTS

#### 21. Occupants

211. Pilote : Année de naissance 1936

Licence restreinte de pilote professionnel en état de validité délivrée le 14 août 1967 avec qualification Beech "Travel Air" du 14 août 1967.

Expérience de vol : au total environ 290 heures dont environ 100 heures sur Beech "Travel Air".

Antécédents : néant.

212. Passager : Année de naissance 1932, ressortissant italien

Licence de pilote privé en état de validité avec qualification Beech "Travel Air" du 7 juillet 1968.

#### 22. Avion

Propriétaire : privé

Exploitant : Aerocentro Ticinese SA,  
Posta Gordola/TI.

Type : Beech B 95 "Travel Air"; no  
et année de fabrication :  
TD 382/1960.

Caractéristiques : avion métallique à aile  
basse équipé de deux  
moteurs Lycoming O-360-A1A  
avec hélices Hartzell HC  
92-ZK-2B.

Certificat d'admission à la circulation délivré le 14  
septembre 1964, valable jusqu'au 11 septembre 1968.

Le jour de l'accident la cellule totalisait 2963 heures de  
service et les deux moteurs 763 heures chacun.

Poids maximum autorisé : 1860 kg. Lors de l'atterrissage qui  
se termina par l'accident l'appareil accusait environ 1580 kg.  
Le centre de gravité se trouvait dans les limites prescrites.

### 23. Terrain

Voir AIP, Lugano Airfield, Landing Chart ICAO, LSZA-VAL 3.

L'accident s'est produit à l'atterrissage sur la piste en dur  
de 1200 x 30 m, orientée 02-20.

### 24. Météo

CAVOK, piste sèche, vent calme.

## 3. RECIT DE L'ACCIDENT

31. Le jeudi 15 août 1968, à 1543 h, le pilote décollait de  
l'aéroport de Kloten aux commandes de l'avion Beech "Travel  
Air", HB-GCA dans le but de transférer l'avion de Zurich à  
Lugano. Le survol effectué en régime VFR fut sans histoire.

32. A Lugano, le pilote se présenta pour l'atterrissage, les  
volets braqués au maximum, et posa normalement sur la piste

20. Après avoir laissé rouler quelque peu l'avion le pilote voulut rentrer les volets avant d'actionner les freins de roue mais se trompa de sélecteur et actionna le levier du train d'atterrissage. Réalisant aussitôt son erreur, le pilote s'empessa de replacer le levier sur la position "down" mais le train resta déverrouillé. La manœuvre de rétraction ayant été à peine amorcée, le mécanisme d'articulation du train résista à l'exception de la roue de proue qui céda sous la charge. L'avion s'inclina vers l'avant, les hélices entrèrent en contact avec la piste et l'appareil termina sa course sur le nez.

#### 4. DOMMAGES

41. Les occupants de l'avion, le pilote et son passager, sont sortis indemnes de l'accident.

42. Les frais de remise en état de l'avion ont été estimés, dans une première approximation, à environ 30'000 francs.

43. La piste n'a pas été endommagée.

#### 5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

Le mécanisme du train d'atterrissage est entraîné par un moteur électrique. Un dispositif de sécurité composé d'un coupe-circuit fixé sur l'amortisseur de la roue gauche permet d'éviter une rétraction accidentelle du train lorsque l'appareil repose sur ses roues.

#### 6. DISCUSSION

Dans le cas particulier, il est hors de doute que le sélecteur du train a été actionné alors que la voilure engendrait encore une certaine portance. De ce fait, les amortisseurs des roues principales n'étaient pas suffisamment comprimés pour permettre au coupe-circuit de fonctionner.

#### 7. CONCLUSION

L'affaissement partiel du train est dû à une erreur de manipulation du pilote.

Berne, le 24 septembre 1968

L'enquêteur