



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

## concernant l'accident

de l'avion Piper J3C HB-OAK

survenu le 19 octobre 1969

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 Piper J3C HB-OAK

survenu le 19 octobre 1969

à l'aéroport de Genève-Cointrin

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 30 novembre 1970, transmis à la Commission le 4 janvier 1971, est approuvé avec 3 amendements (chiffres 65, 64 et 7)

Circulation, 13.2/30.4.1971

## R A P P O R T   D ' E N Q U E T E

concernant l'accident de l'avion Piper J3C, HB-OAK  
survenu le 19 octobre 1969  
à l'aéroport de Genève-Cointrin  
sur la piste gazonnée

### 0. RESUME

A la suite d'un atterrissage brutal, effectué par l'élève-pilote, l'avion rebondit. L'instructeur reprend les commandes et ouvre les gaz en vue d'atténuer le moment de tangage amorcé. Puis l'avion reprend contact brutale ment avec le sol, ce qui provoque la rupture de la jamb gauche du train d'atterrissage.

Le pilote-instructeur et l'élève n'ont pas été blessés.

L'avion est détruit.

### 1. ENQUETE

Il était 1215 heure locale lorsque l'enquêteur soussigné fut informé de l'accident par le service de piquet du Bureau Enquêtes-accidents. L'enquête fut ouverte à 1430 heures par l'examen de l'épave et immédiatement suivie de l'interrogatoire de l'instructeur.

La police cantonale, poste de l'aéroport, s'est rendue sur les lieux de l'accident à 1150 heures. Son rapport est versé au dossier.

### 2. ELEMENTS

#### 21. Occupants

211. Instructeur : Année de naissance 1941

2111. Titres aéronautiques :

- Licence de pilote professionnel délivrée le 4.12.1968, valable jusqu'au 6.11.1969.

- Extensions : RT du 23.3.1966  
Vol de virtuosité du 14.3.1969  
Vol de nuit du 10.10.1967.
- Permis provisoire d'instructeur de vol à moteur, valable jusqu'au 30.6.1971.

2112. Expérience de vol :

- au total : 633 09 heures et 2250 atterrissages dont 62:00 heures sur le type d'aéronef accidenté ;
- dans les 6 mois précédant l'accident 276:00 heures et 1340 atterrissages dont 51:00 heures sur Piper ;
- début de la formation aéronautique : 14.8.1965.

212. Pilote : Année de naissance 1951

2121. Titres aéronautiques :

- Carte d'élève délivrée le 26.8.1969 valable jusqu'au 18.8.1971.

2122. Expérience de vol :

- au total : 6:45 heures et 60 atterrissages exécutés sur le type d'aéronef accidenté ;
- début de la formation aéronautique : 16.8.1969 à Genève.

22. Avion

Propriétaire et exploitant : Aé.C.S. Section de Genève.

Type : Piper J3C, équipé d'un moteur Continental A-65 avec hélice en bois.

Certificat d'admission à la circulation délivré le 27 avril 1967, valable jusqu'au 19 avril 1970.

La cellule totalisait 462 heures et le moteur 655 heures de service depuis la dernière révision générale du 20.4.1967.

Le dernier examen périodique OFA de l'appareil complet avait été effectué le 20 juin 1968 après 508:34 heures, le dernier contrôle de 100 heures le 11 août 1969 après 461:19 heures.

23. Terrain

Voir AIP Genève-Cointrin AGA 2.

L'accident eut lieu sur la piste gazonnée 23 à la hauteur du radar de surveillance (SRE).

#### 24. Météo

Vent 090/5 kt ; visibilité 3 km ; nébulosité 1/8 ac à 7000 ft, 5/8 ci à 25000 ft ; température 15° C ; QNH 1013 mb ; NOSIG.

#### 25. Organisation

L'accident s'est produit dans le cadre de l'activité régulière de la section genevoise de l'Aé.C.S.

### 3. RECIT DE L'ACCIDENT

Après une interruption de l'écolage de 10 jours, élève et instructeur se fixent comme but d'améliorer le travail dans le circuit d'aérodrome.

Après un décollage et une évolution sur la première moitié de la volte qui n'appelle aucun commentaire, l'élève se propose de virer "en base à main droite". Constatant qu'un avion de ligne est aligné et autorisé à décoller sur la piste artificielle, l'instructeur donne l'ordre à l'élève-pilote de rallonger quelque peu le secteur "vent arrière".

Après une approche correcte et avoir obtenu le signal optique vert continu, l'élève-pilote s'apprête à atterrir après avoir repoussé le réchauffage du carburateur. L'avion prend contact brutalement avec le sol, sur le train principal, environ 50 m. après le seuil de piste. Mais, une vitesse trop élevée alliée à un cabrage insuffisant provoquent un rebondissement de l'aéronef à une hauteur qui sera estimée par l'instructeur à 2 ou 5 m. Ce dernier reprend alors les commandes et ouvre les gaz. L'aile gauche se soulève alors subitement tandis que l'axe de roulis pivote sur la droite pour former un angle d'environ 45 degrés avec l'axe de la piste. L'avion reprend contact avec le sol dans cette position oblique malgré les efforts de l'instructeur pour le remettre dans une ligne de vol correcte.

La Jambe du train d'atterrissage gauche se rompt, l'avion

s'affaisse et glisse à même le sol jusqu'en bordure du chemin conduisant aux installations de l'aéro-club où il s'immobilise en pylône.

#### 4. DOMMAGES

41. L'instructeur et l'élève n'ont pas été blessés.

42. L'avion a subi des dommages au bâti moteur, sur le bord d'attaque de l'aile gauche et à la structure du fuselage. La jambe gauche du train d'atterrissage est repliée sous le fuselage, l'hélice est brisée.

#### 5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. L'examen de l'appareil, notamment de la commande de direction et des freins de roues, n'a pas fait apparaître de défauts ou d'insuffisances quelconques.

52. Le calage du stabilo était correct. Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.

53. L'avion HB-OAK a capoté à 11:42 heures locales. Une Caravelle d'Air France (AF 693) a décollé (estimation de la personne occupant la voiture de piste) environ 30 secondes auparavant tandis que l'envol d'un DC 9 de Swissair (SWR 681) est signalé à environ 90 secondes avant l'accident.

#### 6. DISCUSSION

61. Elève et instructeur étaient en possession d'une licence en cours de validité.

62. L'avion était accompagné de certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation.

63. Une présentation à vitesse trop élevée et un contact prématuré avec le sol a eu pour conséquence une augmentation de l'assiette de l'avion et avec elle de l'angle d'attaque. De ce dernier phénomène il en est résulté un rebondissement de l'aéronef. Dès cet instant, l'instructeur a correctement réagi

en ouvrant les gaz, manœuvre qui, près du sol, est la plus indiquée en vue d'atténuer la période de l'oscillation ainsi amorcée.

64. Une action intempestive sur la gouverne de profondeur pourrait être à l'origine d'un décrochement de la voilure suivi de l'abattée sur l'aile droite. Toutefois, cette supposition ne repose sur aucun élément recueilli par l'enquête.

65. La possibilité d'attribuer cet accident à une perte de contrôle due au passage de l'aéronef dans la zone de turbulence de sillage engendrée lors du décollage des avions de ligne (voir 53) est à considérer.

## 7. CONCLUSION

L'accident est dû à une perte de contrôle survenue après un atterrissage brutal ayant pour origine un arrondi incomplet conjugué à une vitesse trop élevée, peut-être aggravée par les remous causés par deux avions de ligne ayant décollé de la piste principale peu auparavant.

Fribourg, le 30.11.1970

L'enquêteur