



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

concernant l'accident

de l'avion MILES GEMINI G-AMME

survenu le 15 juin 1970

sur l'aéroport de Genève-Cointrin

Séance de la commission

26 mai 1972

R A P P O R T F I N A L

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

concernant l'accident de l'avion MILES GEMINI G-AMME

survenu le 15 juin 1970

sur l'aéroport de Genève-Cointrin

0. RESUME

Le 15 juin 1970 à 1357¹, l'avion Miles Gemini G-AMME, ayant à son bord le pilote et deux passagères, décolle sur la piste 23 de l'aéroport de Genève-Cointrin à destination de Cannes et atteint une dizaine de mètres de hauteur lorsqu'une porte de la cabine s'étant inopinément ouverte peu après la rétraction du train d'atterrissage, le pilote décide d'atterrir sur les 1200 m de piste encore à disposition devant lui. Il retire les gaz, actionne la sortie du train mais malgré une remise des gaz, ne peut empêcher l'avion de prendre prématurément contact avec la piste. Le train n'étant pas encore complètement sorti et verrouillé s'affaisse, l'avion devenu incontrôlable franchit le bord droit de la piste et s'immobilise sur le gazon. Les trois occupants sont indemnes, l'avion est gravement endommagé et une lampe de la piste est détruite.

L'accident est dû à une insuffisance des contrôles avant le décollage (porte non verrouillée). De plus, en prenant la décision de poser à nouveau, le pilote n'a pas tenu compte du temps de sortie du train d'atterrissage.

1. ENQUETE

L'enquête préalable, conduite en collaboration avec la police cantonale genevoise, a été close le 14 février 1972 par la remise du rapport du 22 janvier 1972 au président de la

¹ Toutes les heures mentionnées dans ce rapport le sont en HEC.

commission.

2. ELEMENTS

21. Occupants de l'avion

211. Pilote : Année de naissance 1927

Titres aéronautiques :

- Licence de pilote privé, délivrée le 18.7.59 par le Board of Trade, UK Civil Aviation, Londres, valable jusqu'au 16.11.71.
- Permis spécial de vol aux instruments.
- Extensions de la licence de pilote privé pour avions bimoteurs, radiotéléphonie restreinte, vols de nuit.

Expérience de vol :

882 h, dont 555 h sur Miles Gemini et 46 h durant les 6 derniers mois.

Dernier examen médical : 24 février 1970, apte.

212. Passagers :

1. Siège avant droit : 1 (épouse du pilote)
2. Siège arrière gauche : 1

22. Avion G-AMME

221. Indications générales

Propriétaire et exploitant :	pilote accidenté
Constructeur :	Miles Aircraft Ltd. Reading, GB.
Type :	Miles Gemini M. 65, séries 3A, No WAL/C1006, avec 2 moteurs DH Gipsy Major 10 de 140 HP et 2 hélices Z.973 bipales a pas fixe, en bois. Année de construction : 1950.
Caractéristiques :	Bimoteur à aile basse, 4

places, construction bois
et métal, train classique
escamotable, double dérive.

La cellule totalisait environ 1300 h, les moteurs chacun 600 h, les hélices chacune 300 h. L'état et l'entretien de l'avion n'appellent pas de remarques spéciales.

222. Poids et centre de gravité

Extrait du manuel de vol :

"Poids à vide : 2564 lbs.
(y compris 165 lbs. pour le pilote)
Charge utile : 736 lbs)
Poids maximum : 3300 lbs."

Au moment de l'accident le poids était de 3280 lbs et le centre de gravité se trouvait dans les limites autorisées.

223. Indications supplémentaires

1. Portes de cabine : Au nombre de deux, elles s'ouvrent latéralement vers le haut. Leur verrouillage est assuré par les poignées intérieures, à l'avant.
2. Train d'atterrissage : escamotable électriquement vers l'arrière et le haut dans les nacelles-moteur. Commande par interrupteur double ; indication de train sorti et verrouillé par 2 lampes de contrôle vertes.

23. Terrain

(Voir AIP AGA 2 - Genève)

L'accident s'est produit sur la piste asphaltée 23 (3900 x 50 m), à 800 m avant sa fin.

De la voie d'accès No 6, la piste 23 mesure encore 2100 m.

Altitude : 430 m/M.

24. Situation météorologique

Observation de 13 h 50 :

Couverture : 6/8

Vent : 060°/8 kt

Visibilité : plus de 10 km
Nébulosité : 2/8 Cb à 3500 ft, 4/8 Ci à 30000 ft
Température : 24°C
Point de rosée : 14°C
Pression atmosphérique : QNH 1015 mb
Turbulence : faible
Position du soleil : élévation 61°, azimut 220°

25. Organisation

L'accident s'est produit au cours d'un vol privé.

3. CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

31. Le 15 juin 1970 à 13 h 51, le pilote reçoit l'autorisation de rouler pour la piste 23 par la voie d'accès No 6, QNH 1015. A 13 h 55 il s'annonce prêt au décollage et reçoit l'autorisation de s'aligner ainsi que les consignes de départ VFR. A 13 h 56 il est autorisé à décoller, le vent étant de 070° à 6 kt.

32. L'avion décolle normalement au débouché de la voie d'accès No 4 et le pilote rentre le train d'atterrissage. Peu avant la voie d'accès No 3 et alors que l'avion a atteint une dizaine de mètres de hauteur, la porte gauche de la cabine s'ouvre brusquement vers le haut. Le pilote décide immédiatement d'atterrir sur les 1200 m de piste qui s'offrent à lui, communique son intention à la Tour, réduit les gaz et commande la sortie du train.

33. Le contrôleur du trafic aérien, constatant que l'avion perd rapidement de sa hauteur et que le train d'atterrissage n'est pas sorti en avise par deux fois le pilote.

34. Le pilote remet pleins gaz. Toutefois la roue de queue touche le sol et l'avion s'abat sur la droite.

Le train d'atterrissage partiellement sorti s'affaisse, l'avion glisse sur la piste et en diagonale vers la droite, arrache au passage une lampe de piste et s'immobilise dans

l'herbe, à peu près dans l'axe de la voie d'accès No 2 et à une quinzaine de mètres de la piste.

4. DOMMAGES

41. Les trois occupants de l'avion sont indemnes.

42. L'avion est gravement endommagé.

43. Une lampe de piste est détruite.

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

51. Les pneus de l'avion accidenté n'ont pas laissé de traces certaines sur la piste. Par contre, la nacelle du moteur droit, puis 10 m plus loin celle du moteur gauche en ont laissé de très visibles. La lampe de piste a été arrachée par l'intrados de l'aile droite.

52. Une manipulation correcte de la poignée intérieure de la porte gauche en permettait la fermeture et le verrouillage.

53. L'interrupteur de l'atterrisseur se trouvait dans la position de commande pour la sortie du train d'atterrissage et la nature des dégâts subis par ce dernier lors de l'impact confirment qu'il était en phase de sortie.

54. Le pilote estime que la manœuvre de sortie du train d'atterrissage s'effectue en une dizaine de secondes.

6. DISCUSSION

61. Le pilote détenait une licence valable, il était qualifié pour l'exécution du vol projeté. L'enquête n'a fourni aucun indice permettant de douter de son aptitude au vol quant à sa santé.

62. L'avion G-AMME était accompagné d'un certificat de navigabilité valable et rien ne permet de retenir une déféctuosité technique comme cause de l'accident.

63. L'ouverture de la porte gauche au cours du décollage s'explique par l'omission du verrouillage. Le pilote reconnaît ne pas avoir contrôlé ce point avant le départ.

64. Cette situation aux conséquences non prévisibles et la longueur de piste encore à disposition expliquent la décision prise par le pilote d'interrompre son vol et d'atterrir droit devant lui.

65. Le laps de temps requis pour l'extension du train d'atterrissage n'ayant pas été pris en considération par le pilote au moment où il coupait les gaz à quelques mètres de hauteur seulement au-dessus de la piste, la remise des gaz consécutive aux avertissements donnés par le contrôleur du trafic aérien venait trop tard.

7. CONCLUSION

La Commission arrive à l'unanimité à la conclusion suivante : L'accident est dû à une insuffisance des contrôles avant le décollage (porte non verrouillée). De plus, en prenant la décision de poser à nouveau, le pilote n'a pas tenu compte du temps de sortie du train d'atterrissage.

Berne, le 26 mai 1972

Etabli, le 1er juin 1972