



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

concernant l'accident

de l'avion Douglas DC-8-63 HB-IDZ

survenu le 18 novembre 1972

à l'aéroport de Genève-Cointrin

L'enquête préalable a été close le 16 mars 1973 par la remise du rapport du 26 février 1973 au président de la commission.

1. DEROULEMENT DE L'ACCIDENT

Le samedi 18 novembre 1972 à 09.06 h GMT, le Douglas DC 8-63 HB-IDZ de Balair, ayant à son bord 12 membres d'équipage sous les ordres du commandant de Swissair, ainsi que 236 passagers, reçoit l'autorisation de décoller sur la piste 05 de l'aéroport de Genève à destination de Las Palmas (E).

A la hauteur de la voie de sortie rapide No 3 (voir AIP AGA 2 LSGG-APP1), alors que l'avion va atteindre la vitesse (120 nœuds), le commandant aperçoit sur la piste un objet qu'il ne peut identifier et que heurte la roue No 6 (avant droite du train principal droit), ce qui provoque l'éclatement du pneu.

Le pilote, qui a ressenti le choc et entendu la détonation, interrompt le décollage. En cours de roulage, les trois autres pneus du train droit éclatent également et leurs débris endommagent l'avion. Malgré l'avarie, le pilote réussit à maintenir l'avion dans l'axe de piste. Sans freinage excessif, il ralentit, dégage la piste et arrête l'avion sur la place d'évitement proche du seuil de piste 23.

L'objet aperçu par le pilote et heurté par l'avion était une pièce appartenant à un feu de balisage de la voie de sortie rapide, arrachée de son logement.

2. DOMMAGES

Les occupants de l'avion sont indemnes. L'avion a été légèrement endommagé. Un feu de balisage a été gravement endommagé.

La présence sur la piste de débris de pneus, d'une trappe de train de l'avion et d'une longue traînée de liquide hydraulique, ainsi que des débris du balisage endommagé, entraîne une mise hors service de l'aéroport de 4 heures environ.

3. FAITS ETABLIS

Le commandant de bord, né en 1917, était en possession d'une licence valable de pilote de ligne. Le DC 8 figurait parmi les types d'avions inscrits dans sa licence. Son expérience aéronautique au service de Swissair était de 14'590 heures, dont 6616 sur DC 8. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 92 heures comme commandant de bord sur DC 8. Il était employé par Swissair.

L'avion HB-IDZ appartenait à la compagnie de transport à la demande Balair. Il était en état de vol et admis à la circulation. L'enquête n'a retenu aucun indice d'une défectuosité en rapport avec l'accident.

L'accident s'est produit au décollage du vol international non régulier Balair BB 150 à destination de Las Palmas.

La cloche du 3^e feu de balisage axial de la voie de sortie rapide No 3 était arrachée de son logement et c'est cette pièce que le pilote a vue sur la piste et que la roue No 6 de l'avion a heurtée. Au moment de l'accident, elle se trouvait à quelques mètres à droite de l'axe de la piste et à 29 mètres en arrière de son logement.

Cette cloche en fonte de métal léger mesure 33 x 27 x 30 cm et pèse 10.7 kg. Elle est normalement fixée au bâti encastré dans la piste par 3 vis Imbus de 8 x 30 mm. Aucune de ces vis n'a été retrouvée. On a constaté lors du remplacement de la cloche ayant causé l'accident que les 3 pas de vis dans le bâti ont dû être retaraudés sur les filets supérieurs. L'ouverture du feu est orientée de façon à ce qu'il soit visible pour les avions atterrissant en direction 23 (voir annexe).

Un contrôle de piste effectué par le FIO 1 de l'aéroport à 08.30 h n'a révélé aucune anomalie.

Le dernier mouvement d'avion avant l'accident a été le décollage en 05 d'un Boeing 727-200 effectuant le vol Air France 665 à 08.30 h.

La situation météorologique n'a pas joué de rôle dans le déroulement de l'accident. La visibilité était de 50 km.

4. ANALYSE

La cloche du 3^e feu de balisage axial de la voie de sortie rapide No 3 avait été arrachée de son logement avant le décollage du DC 8 HB-IDZ. Par sa construction, cette pièce est soumise à une surpression à sa partie inférieure et à une dépression sur sa partie supérieure par le jet des réacteurs d'un avion décollant en 05. L'endommagement constaté sur les filets supérieurs dans le bâti du feu permet de supposer qu'un serrage insuffisant des vis a conduit à l'arrachement des derniers filets et a permis à la cloche de se détacher. Le fait que les pilotes de l'avion ayant décollé avant le HB-IDZ n'ont pas remarqué d'objet sur la piste et que cet avion était équipé d'un réacteur central suggère que la cloche a été arrachée lors de ce décollage.

Le comportement du pilote a été excellent : malgré les endommagements successifs du train d'atterrissage droit, il a maintenu son avion dans l'axe de piste, a réussi à l'arrêter à temps et a dégagé la piste avant de le parquer sur la place d'évitement 23.

5. CAUSE

L'accident est dû à une collision avec une pièce appartenant à un feu de balisage, mal fixée et probablement arrachée par le jet des réacteurs d'un avion ayant décollé antérieurement.

Berne, le 28 avril 1973

Coupe schématique d'un feu de balisage axial de sortie rapide

