



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

concernant l'accident

de l'avion Cessna F 172 H, N 20462

survenu le 6 mai 1972

à l'aéroport de Genève-Cointrin

L'enquête préalable a été close le 3 septembre 1973 par la remise du rapport du 3 août 1973 au président de la commission.

DEROULEMENT DU VOL

Avant un vol devant le conduire en Espagne, le pilote fait effectuer à l'aéroport de Genève un réglage sur le moteur de son avion Cessna F 172 H N 20462. Ce travail terminé, il décolle le samedi 6 mai 1972 à 16.30 h HEC de la piste en dur 23 pour un vol de contrôle, emmenant à bord un mécanicien de l'entreprise qui a effectué le réglage. Bien qu'il ait spécifié dans son plan de vol qu'il désire atterrir sur la piste en dur, il se voit enjoindre par la tour de préparer une approche sur la piste en gazon 23, à cause de la densité du trafic commercial.

Après 2 approches manquées, il se pose à côté de la piste de gazon en service sur une piste fermée à l'utilisation et marquée réglementairement comme telle par trois croix blanches.

A 16.46 h, l'avion entre en collision avec une des croix de signalisation.

DOMMAGES

Les occupants sont indemnes, l'avion légèrement endommagé.

Pas de dégâts au sol.

FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1945, détenait une licence valable de pilote privé établie par la FAA.

Il avait une expérience de vol totale de 136.45 h, dont 54.50 sur le type en cause. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 43.10 h, dont 41.10 sur le type en cause. Selon ses déclarations, le pilote était peu accoutumé aux pistes en gazon et ne connaissait pas la signification des croix blanches. L'enquête n'a relevé aucun indice permettant de supposer que le pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

L'avion Cessna F 172 H N 20462 était en état de vol et admis à la circulation. Rien ne permet de retenir une insuffisance technique en relation avec le déroulement de l'accident.

Au moment du vol, la visibilité était de 7 km et il pleuvait légèrement.

Par suite de travaux, la piste en gazon avait été déplacée vers le nord. La piste de remplacement mesurait 675 x 20 m et était correctement marquée par des bandes blanches.

La piste hors service était marquée par trois croix blanches de 4 x 4 m, à 50 m des seuils de piste 05 et 23, ainsi qu'à mi longueur de la piste. De plus, des balises rouges et blanches étaient posées sur chaque seuil. Pour contribuer à éviter toute confusion, les marques de délimitations blanches avaient été peintes en vert.

La caravane d'où est réglé le trafic sur la piste en gazon était stationnée devant le seuil de la piste hors service.

S'apercevant de l'approche finale incorrecte, le préposé à la caravane a essayé en vain d'avertir par téléphone la tour, absorbée par le trafic dense sur la piste en dur.

ANALYSE

Le pilote comptait atterrir sur la piste en dur, comme il l'avait indiqué dans son plan de vol, et ne s'était pas informé des détails concernant la piste en gazon. A cela s'ajoutait son manque d'expérience sur de telles pistes, de sorte qu'il a mal compris ou mal interprété la signalisation de la piste en gazon 23 et a effectué ses trois approches sur la piste hors service, sur laquelle il s'est finalement posé.

Toutes les précautions avaient été prises par les organes de l'aéroport de Genève pour indiquer clairement la piste de gazon en service et l'interdiction de l'ancienne piste.

La question reste posée de savoir si le préposé à la caravane, après sa tentative infructueuse d'avertir la tour de l'approche incorrecte et d'en faire informer le pilote par radio, n'aurait pas pu essayer d'éviter l'atterrissage sur la piste hors service par un signal optique.

CAUSES

L'accident est dû à un atterrissage sur une piste hors service, consécutif à l'interdiction de se poser sur la piste prévue par le pilote et à son ignorance de la signification de la signalisation au sol.

Berne, le 22 décembre 1973