



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

concernant l'accident

de l'avion Beech 35 Bonanza F-BMCO

survenu le 26 août 1972

à l'aéroport de Genève-Cointrin

L'enquête préalable a été close le 7 février 1974 par la remise du rapport du 20 décembre 1973 au président de la commission.

DEROULEMENT DU VOL

Le samedi 26 août 1972, le pilote décolle à 15.39 h HEC de l'aéroport de Lyon-Bron à destination de Genève, emmenant son fils comme passager, à bord de son avion Bonanza F-BMCO. Il atterrit à 16.10 h sur la piste en dur 23 de l'aéroport de Genève-Cointrin. Après avoir roulé sur 200 m environ, l'avion s'engage sur la voie d'accès 4, à une vitesse que le pilote estime à 5 km/h, lorsque le train d'atterrissage principal droit s'affaisse brusquement, causant un tête-à-queue.

DOMMAGES

Les occupants sont indemnes, l'avion légèrement endommagé. Pas de dégâts au sol.

FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1925, citoyen français, Lyon détenait une licence française valable de pilote privé d'avion, catégorie B. Types autorisés : tous types d'avions monomoteurs à hélice n'excédant pas 250 ch, équipé de l'un ou de plusieurs dispositifs suivants : hélice à pas variable, train d'atterrissage rentrant, tous autres dispositifs spéciaux. Extension pour radiotéléphonie. L'expérience de vol totale de pilote était de 650 h, dont 490 sur le type en cause ; au cours des trois derniers mois, il avait effectué 12 h, toutes sur l'avion sinistré. Rien ne permet de penser que le pilote n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.

L'avion Beech 35 Bonanza F-BMCO, appartenant au pilote, était accompagné d'un certificat valable d'admission à la circulation. Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites admissibles. L'enquête n'a relevé aucune défectuosité technique préexistante en relation avec l'accident. La timonerie de rétraction du train principal était déformée des deux côtés, celle du train avant avait cédé sous l'effet d'une surcharge. Le mécanisme de commande, notamment

le moteur assurant la manœuvre du train, fonctionnait normalement, de même que les dispositifs avertisseurs de la position du train. Au cours du vol précédant l'accident, le pilote n'a décelé aucune anomalie.

Selon l'observation de 16.20 h, la situation météorologique locale était caractérisée par une nébulosité de 1/8 Cu à 4'000 ft, un vent de 080°/4 kt, une visibilité de 8 km, le QNH étant de 1015 mb. Il n'y avait pas de turbulence.

ANALYSE

L'enquête n'ayant pas relevé d'indice permettant de supposer que l'accident soit dû à une défectuosité, on peut retenir l'hypothèse d'une manipulation intempestive de la commande de rétraction du train, que cela soit par confusion avec la commande des volets ou par inadvertance.

CAUSE PROBABLE

L'accident est dû à une rétraction involontaire du train d'atterrissage à la suite d'une manipulation intempestive.

Lausanne, le 8 mai 1974