



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

concernant l'accident

de l'avion Jodel DR 1051 HB-EBZ

survenu le 22 mars 1973

à l'aéroport de Genève-Cointrin

L'enquête préalable a été close le 7 février 1974 par la remise du rapport du 28 décembre 1973 au président de la commission.

DEROULEMENT DU VOL

Jeudi le 22 mars 1973, le pilote effectue un vol de plaisance d'Annemasse (F) à Genève, emmenant 3 enfants à bord du Jodel DR 1051 HB-EBZ dont il est copropriétaire. Il prend contact par radio avec la tour de contrôle par le travers de Prangins, puis à Divonne et sur le point "Tango", où on lui demande de faire une approche à main droite pour atterrir sur la piste en béton 23, la piste en gazon étant fermée. Alors que le HB-EBZ se trouve en base, la tour lui enjoint de retourner sur Ferney, car il est trop lent pour s'intercaler dans le trafic commercial en approche. Alors qu'il se trouve en finale d'une seconde approche, la tour demande au pilote de remettre les gaz et de retourner sur Ferney et de se préparer à entrer en base courte derrière un DC-9 en approche sur Versoix. Le pilote tourne en base alors que le DC-9 atterrit et se pose trois points au milieu de la piste environ à 16.57 h HEC une minute après ce dernier. Il roule 200 à 300 m sans freiner pour libérer rapidement la piste, eu égard au trafic dense. Il atteint la voie de roulage 4 sans avoir à remettre des gaz et commence à s'y engager en effectuant le virage sans freiner en utilisant la gouverne de direction seulement, car le virage est large. En fin de virage, le pilote ressent une vibration, puis voit l'avion se mettre à tourner à gauche.

Il essaie de contrer du palonnier, mais sans succès. L'avion effectue un cheval de bois, au cours duquel le train d'atterrissage principal est arraché. L'avion termine sa course sur le ventre.

DOMMAGES

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

FAITS ETABLIS

Le pilote, né en 1930, était détenteur d'une licence valable de pilote privé, avec extension pour radiotéléphonie

restreinte. Son expérience de vol totale était de 206.06 h, dont 157.42 h avec 676 atterrissages sur le type en cause. Au cours des trois derniers mois, il avait effectué 1.38 h et 3 atterrissages, tous sur l'avion sinistré. Il avait souvent atterri sur des pistes en béton.

L'avion Jodel DR 1051 était admis à la circulation. Il est équipé d'un train classique fixe. La roulette de queue est guidée par deux ressorts solidaires du gouvernail de direction. Le galet de blocage présentait une légère usure qui diminuait la force nécessaire pour désolidariser la roulette du dispositif de guidage. L'état et la pression des pneus étaient corrects et les freins fonctionnaient bien. Le poids et le centre de gravité étaient dans les limites admissibles.

Au moment de l'accident, la situation météorologique était caractérisée par une nébulosité de 4/8 ci à 3'000 ft, une visibilité de 6 km, un vent de 110 /7 kt, la température étant de 14°C et le QNH 10 23 mb.

La piste en béton 23 et la voie de roulage 4 étaient sèche et en bon état.

Le DC-9 qui avait atterri une minute avant le HB-EBZ sur la piste 23 l'avait également quittée par la voie de roulage 4.

ANALYSE

Les facteurs suivants ou leur combinaison peuvent avoir conduit à la perte de la maîtrise de l'avion par le pilote

- Turbulence due au jet des réacteurs du DC-9 ayant précédé le Jodel
- Vent de travers
- Vitesse de roulage trop élevée

CAUSE PROBABLE

L'accident est dû à une perte de la maîtrise de l'avion par le pilote lors du roulage ; le vent de travers et le souffle des réacteurs d'un avion commercial peuvent y avoir contribué.

Lausanne, le 8 mai 1974