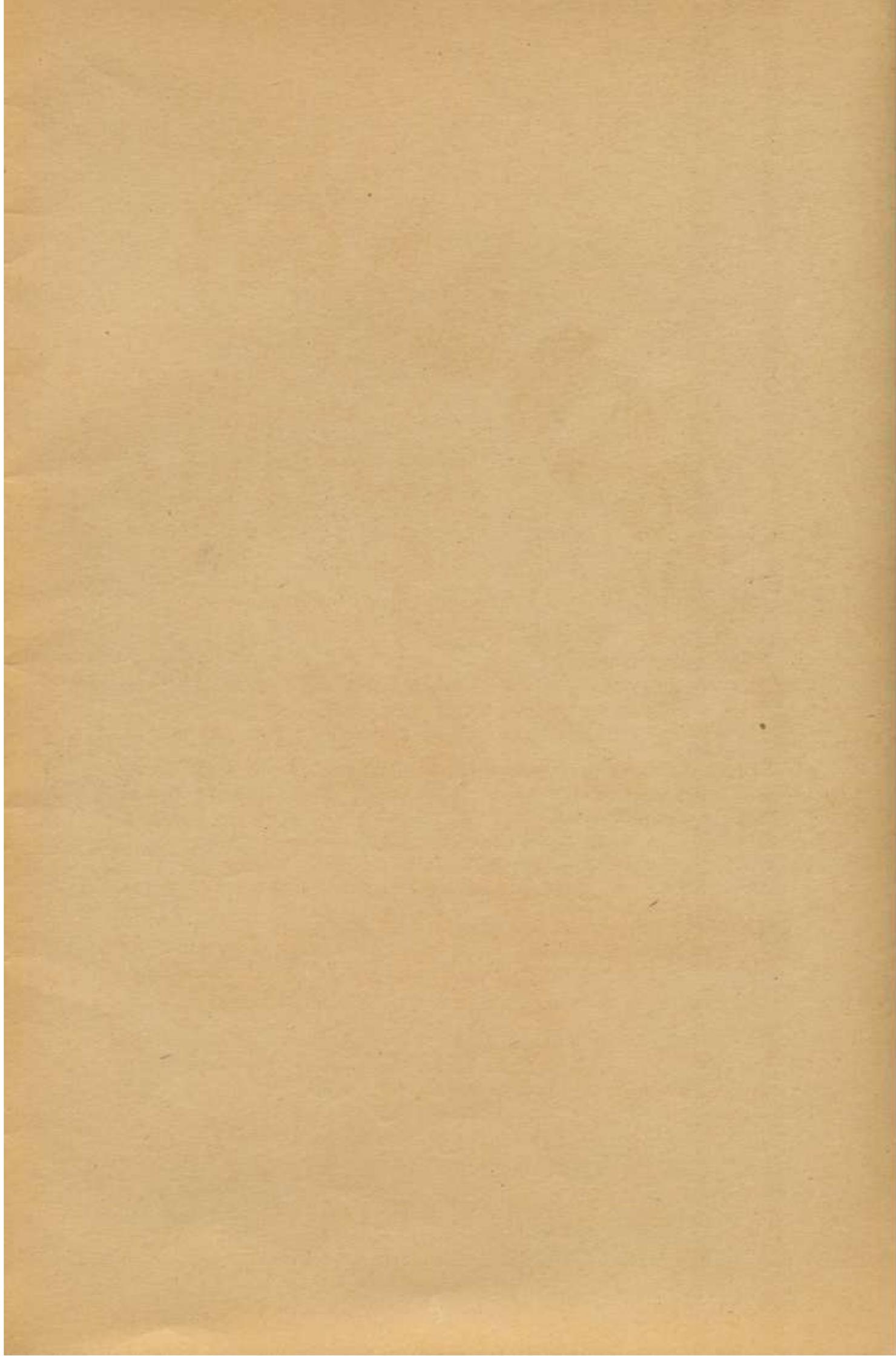
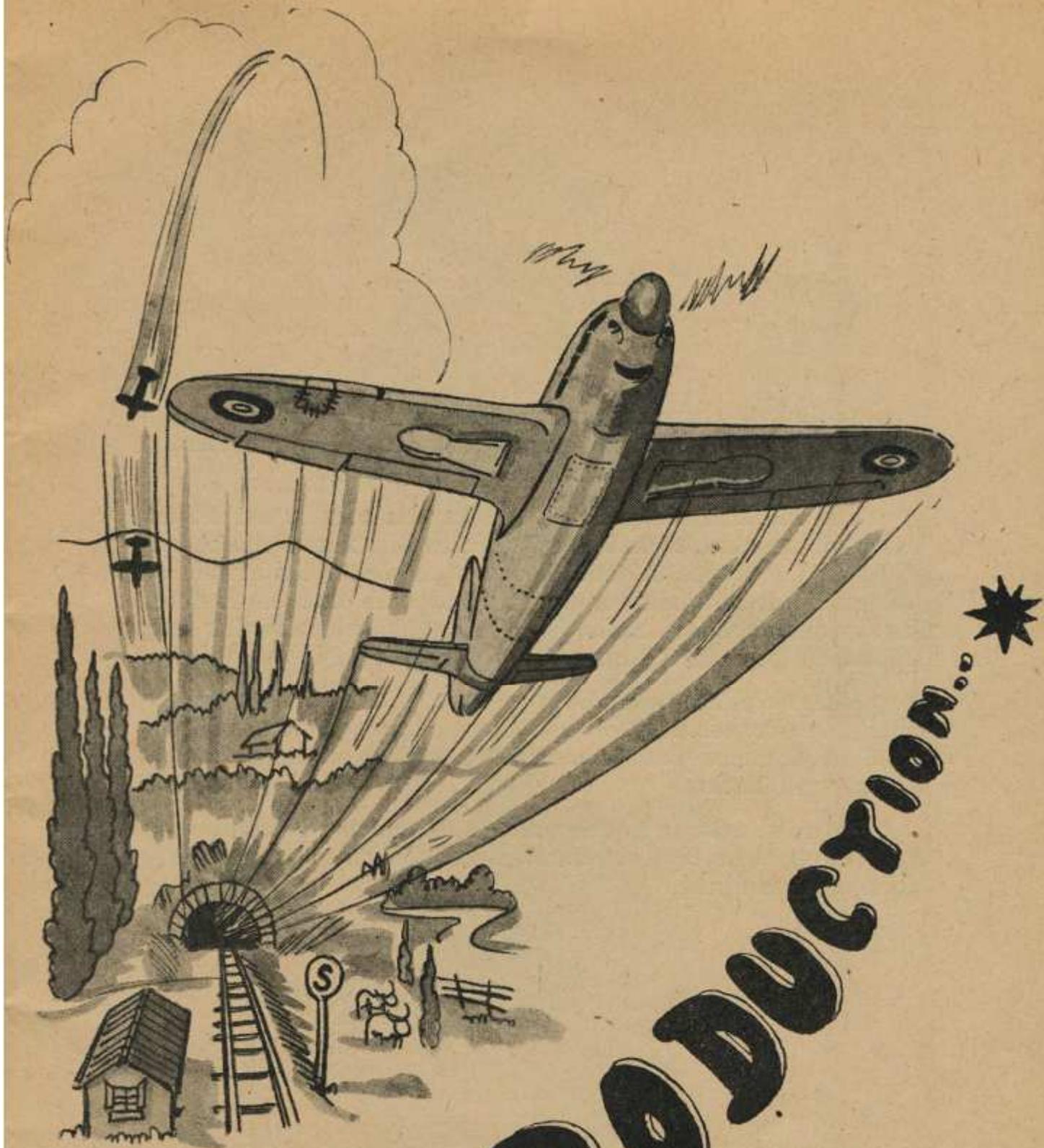


Accidents.







introduction...*

Le but de ce petit livre est de mettre de façon vivante dans la tête des pilotes qu'ils sont responsables de beaucoup d'accidents d'avions qui auraient pu être évités.

Les mécaniciens peuvent réparer les pannes sur le terrain; les services techniques remédier aux malfaçons mécaniques; les postes météorologiques empêcher les avions de voler dans le mauvais temps; les postes de contrôle assister les avions égarés; mais, le nombre d'accidents dus aux pilotes ne peut être diminué que par les pilotes eux-mêmes.

Chaque pilote devra étudier avec soin les causes des accidents présentés dans ce petit livre et prendre la résolution qu'il ne donnera jamais matière à un article dans la prochaine publication.

En fait, avec la bonne volonté de chacun, le nombre de circulaires et brochures relatives aux accidents pourrait être fortement diminué.



CHAPITRE...

Accidents imputables au personnel.

A 10 kms de Zidania. Appareil P36.

Au cours d'une descente rectiligne de 20°, à la vitesse de 360 km.-h., l'ailier droit se laisse distancer ; en remettant les gaz pour rejoindre il s'aperçoit que son moteur ne reprend pas et s'écarte alors légèrement du dispositif sur la droite.

Le pilote qui utilisait depuis le début du vol le réservoir arrière, son prédécesseur s'étant servi de l'avant, passe immédiatement sur nourrice en actionnant la pompe à main sans résultat immédiat. Il revient sans insister sur le réservoir arrière en continuant à pomper. Le moteur ne répond pas, le pilote se pose droit devant lui dans un terrain cahotique train et volets rentrés.

Appareil : P.36.

Manœuvre illogique du pilote prouvant sa méconnaissance du circuit d'essence.



Piste de Meknes

Le capitaine X..., après l'atterrissage, réduit à fond et freine pour s'engager sur la piste de dégagement ; au lieu d'agir par une action répétée sur ses pédales de palonnier pour mettre ses freins en pression, le capitaine X..., pilote très confirmé sur P.36, a agit par une action continue comme sur le Curtiss.

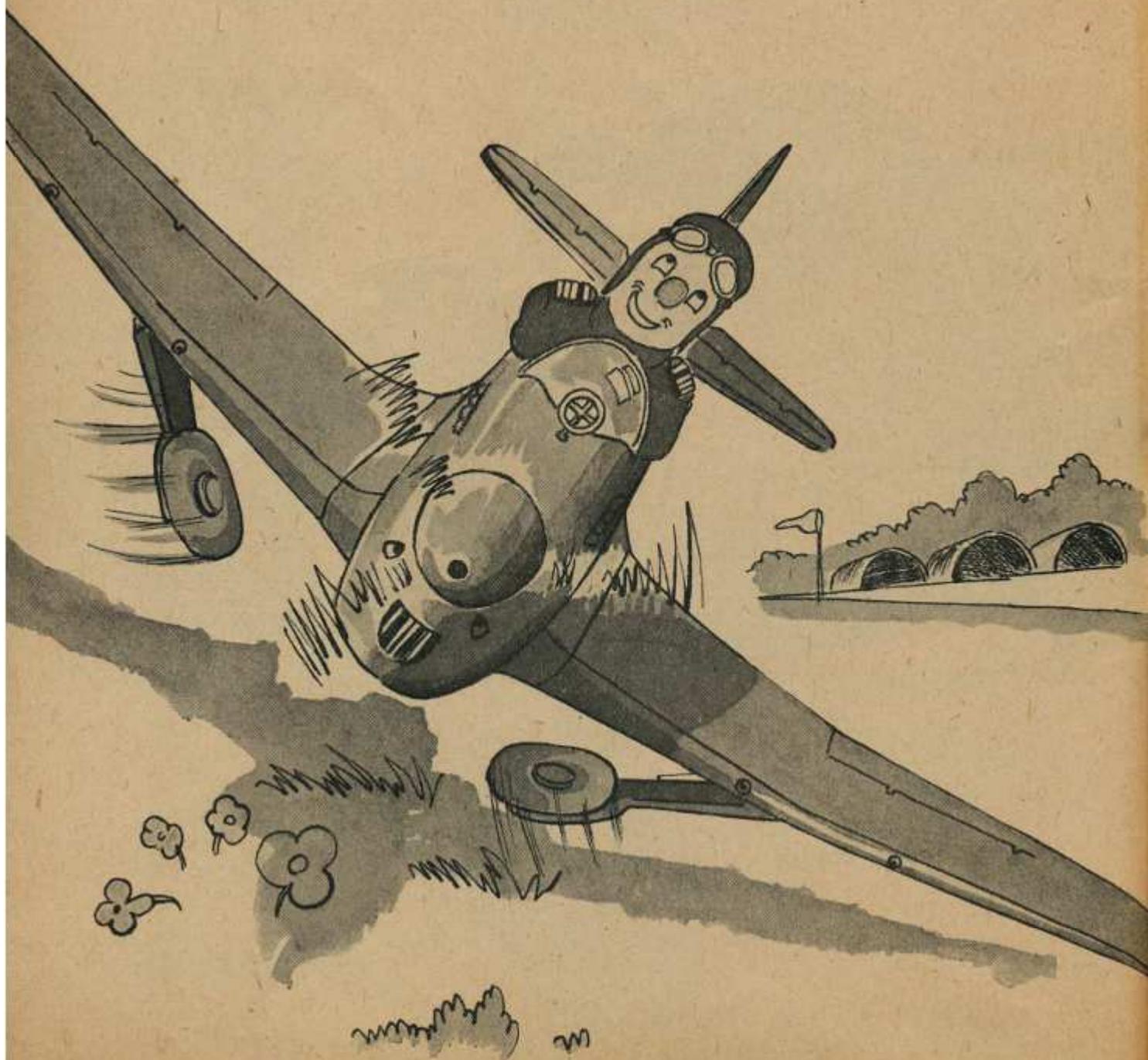
Les freins n'ont pas agi, l'avion sort de la piste, franchit une route et s'arrête en pylône.

Appareil P.39.



Toulouse Blagnac Appareil DW 520

Après un premier tour effectué dans des conditions normales, le pilote redécote et ne rentre pas son train. Il effectue la manœuvre du train au moment de se poser et atterrit train rentré.

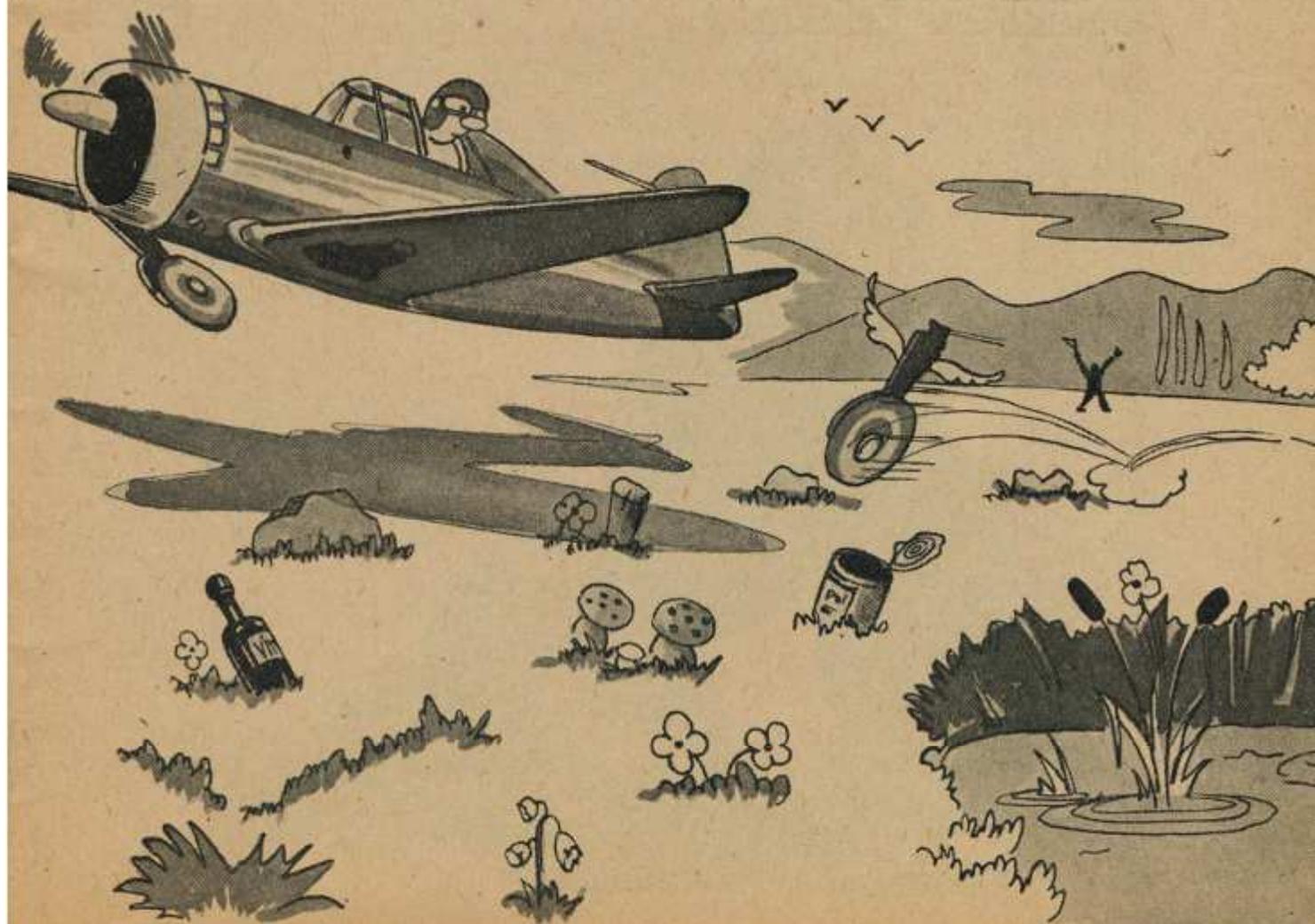


Piste d'Amberieu

Le capitaine X..., décollant de la piste d'Amberieu, détrempée par les pluies récentes et très courte, arrache son avion en arrivant à l'extrémité Nord de cette piste. L'avion rebondit par deux fois avant de décoller franchement, et à la deuxième fois, la jambe gauche du train heurte une petite butte de terre, se casse net et se détache peu après de l'avion.

Le pilote aurait dû vérifier l'état de la bande de décollage.

Appareil: P.47.

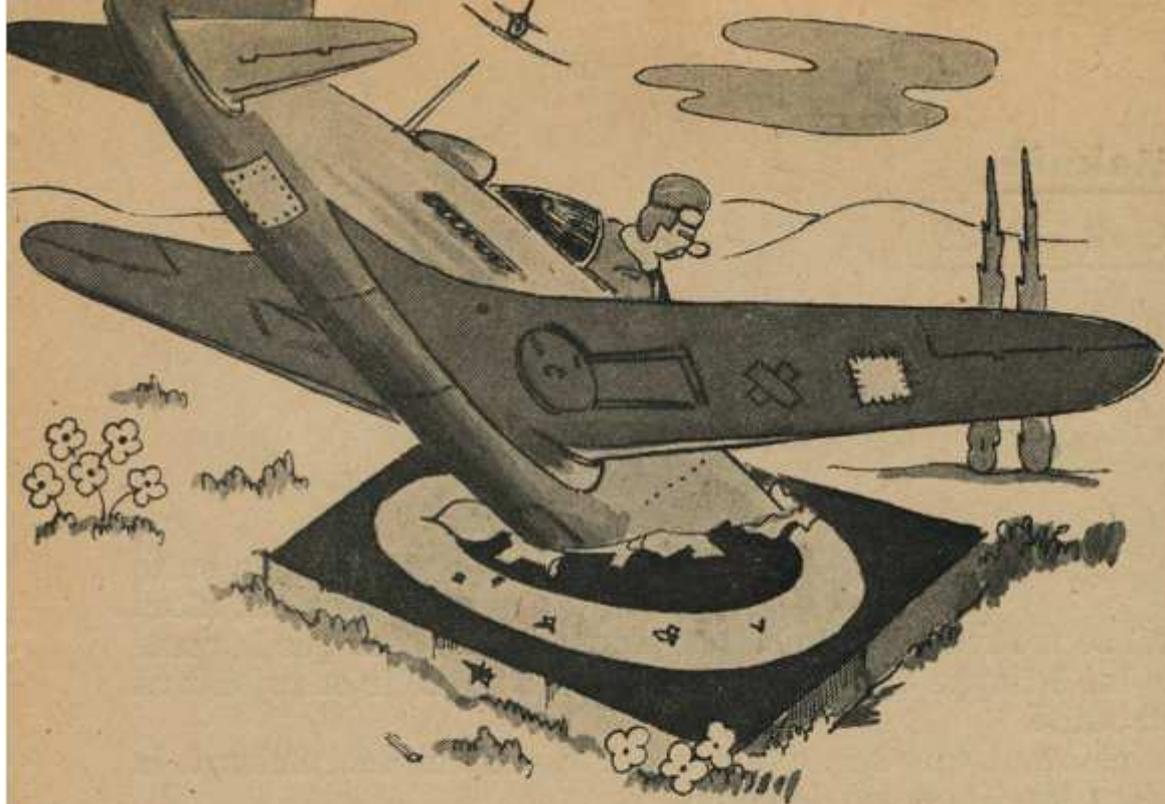




APPAREIL. SPIT. V.

Sur le terrain de Dijon-Longvic. Le sous-lieutenant X... ne voit pas un tas de cailloux situé sur la piste en ciment à un mètre du bord et le heurte du train droit. La jambe est arrachée et le plan touche.





Terrain de Tir d'Ait Raho

Le sergent X... effectuait un tir en patrouille. A sa quatrième passe faite plus bas que les précédentes, malgré les recommandations du chef de patrouille, il percute la cible en fin de ressource, sous un angle assez faible.

« Appareil détruit. »

Appareil P.39

Meknès

Appareil : P 39

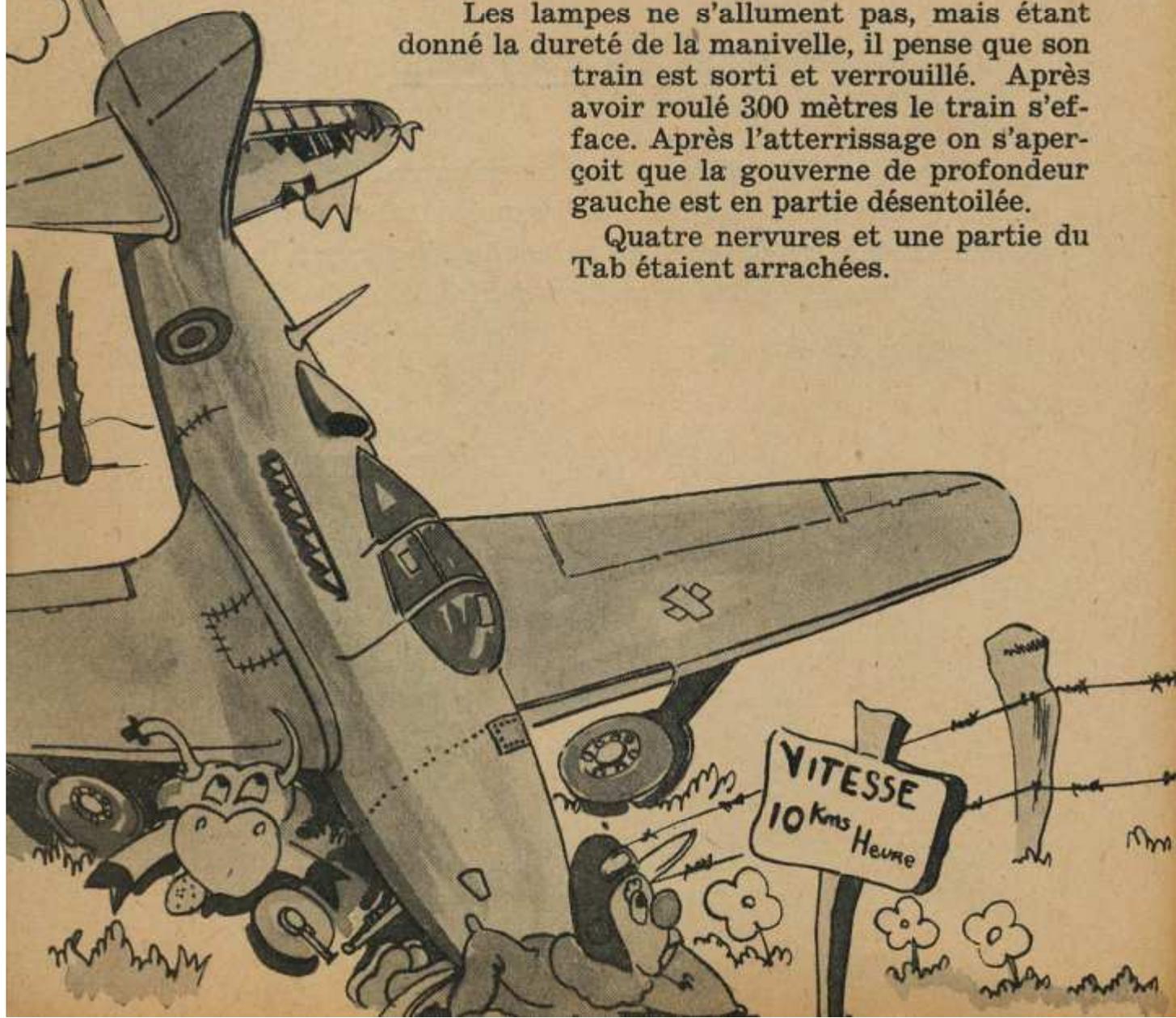
A la suite d'un tir, alors qu'il se trouvait en piqué, le lieutenant X... sent que le manche lui échappe des mains. Il réussit à rétablir et rejoint sa patrouille.

Sentant que son avion a des réactions anormales à la profondeur il décide de se poser.

Il fait les manœuvres normales pour se poser. Sortant le train à l'aide des boutons électriques, puis pour plus de certitude, les lampes-témoins ne s'allumant pas, il manœuvre la manivelle à main.

Les lampes ne s'allument pas, mais étant donné la dureté de la manivelle, il pense que son train est sorti et verrouillé. Après avoir roulé 300 mètres le train s'efface. Après l'atterrissage on s'aperçoit que la gouverne de profondeur gauche est en partie désentoilée.

Quatre nervures et une partie du Tab étaient arrachées.



Appareil P.39

1° Le pilote, ainsi que l'officier enquêteur, et le commandant du Training semblent ignorer les restrictions de vol du P.39 dans les exercices en piqué ;

2° Le défaut de verrouillage du train est dû certainement à une insuffisance de l'effort exercé sur la manivelle par le pilote puisque tout fonctionnait normalement lorsque l'avion a été placé sur vérin.

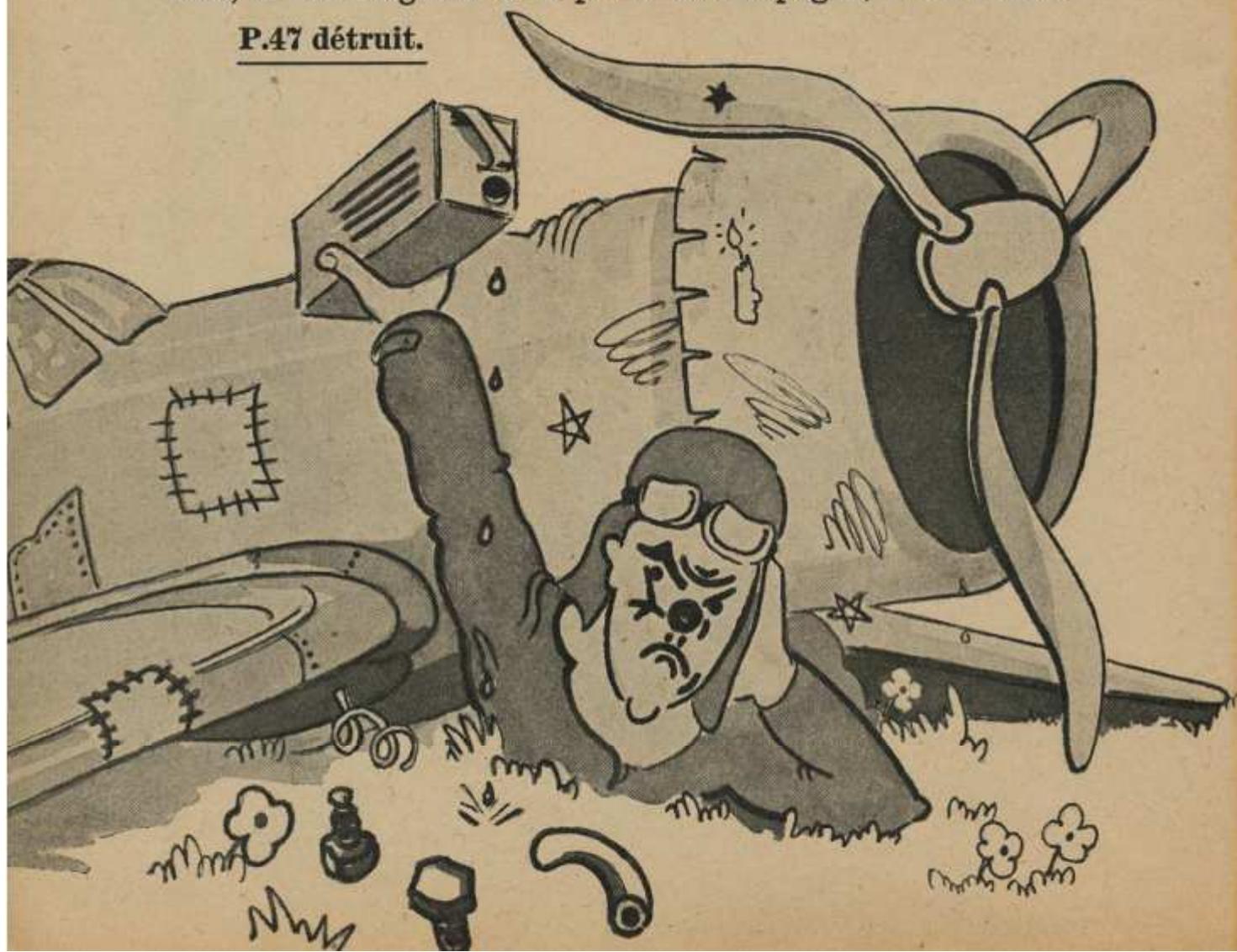
Terrain de Dijon

Au cours de la mission effectuée à régime élevé, le lieutenant X..., préoccupé par une traversée de nuages en P.S.V., use complètement l' « auxiliary tank » et désamorce dans les nuages. Par la suite, voulant conserver le maximum d'essence dans le « main tank » il épuise complètement ce qui reste de la mission précédente dans le « Belly tank », réussissant ainsi à tourner quelques minutes. Il passe ensuite sur « main tank ».

Après attaque sur objectif au sol, durant laquelle l'avion est atteint par la D.C.A., l'habitacle est couvert d'huile et le badin ne fonctionne plus. Sur le retour le chef de dispositif s'enquiert des quantités d'essence dont disposent ses pilotes et décide, en conséquence, de se reposer à Dijon. Alors que les équipiers annoncent 40 et 60 galons, le jaugeur du lieutenant X... indique encore 100 galons. La mauvaise visibilité lui faisant prévoir qu'il risquait de rendre la piste indisponible après son atterrissage, et ne se croyant pas à court d'essence le lieutenant X... décide de se poser en dernière position.

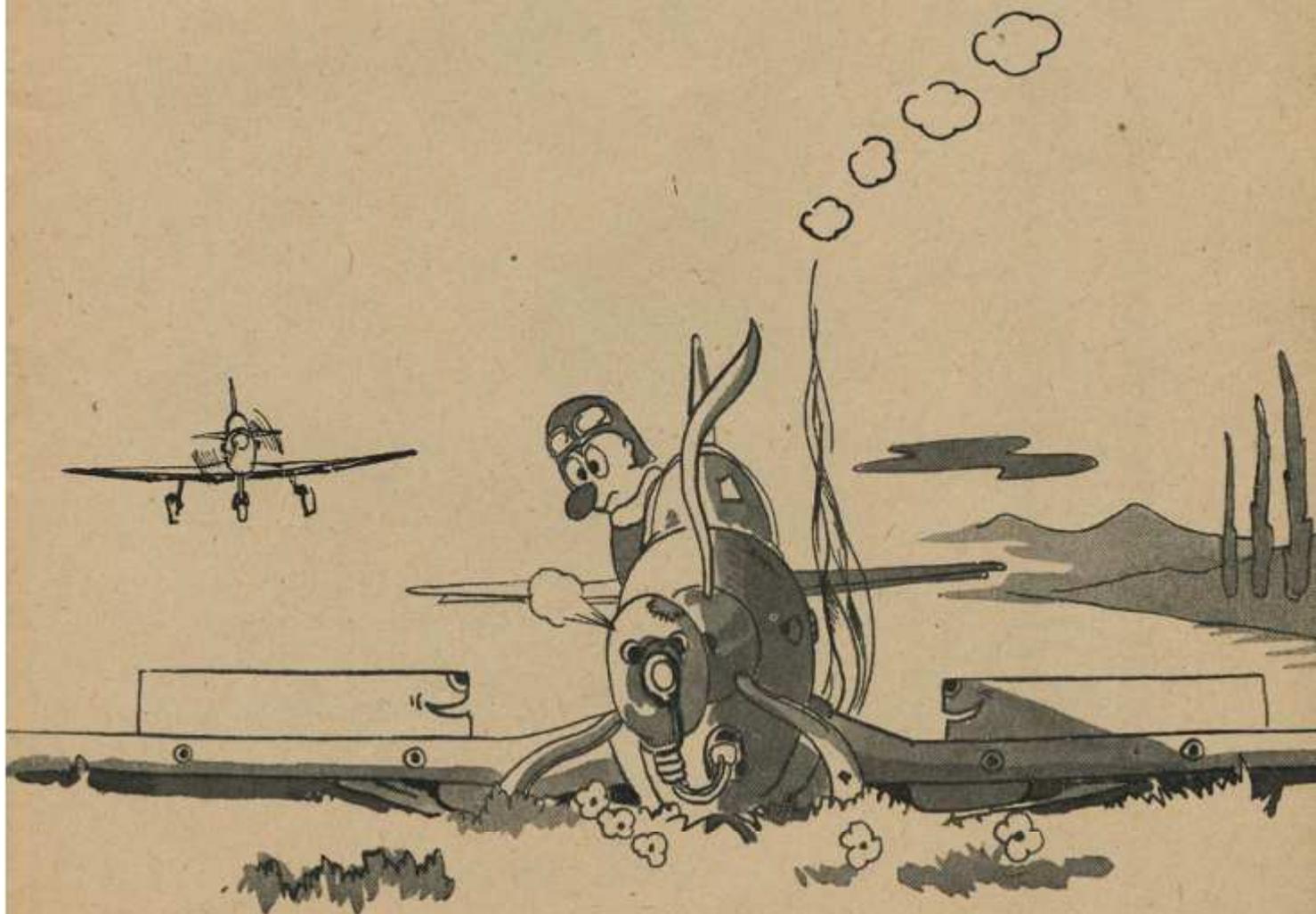
La patrouille-guide fait un tour de piste serré, la patrouille d'accompagnement dépasse franchement le terrain pour laisser poser les premiers avant de virer à gauche. A ce moment le moteur du lieutenant X... désamorce et s'arrête, le contraignant à se poser en campagne, train rentré.

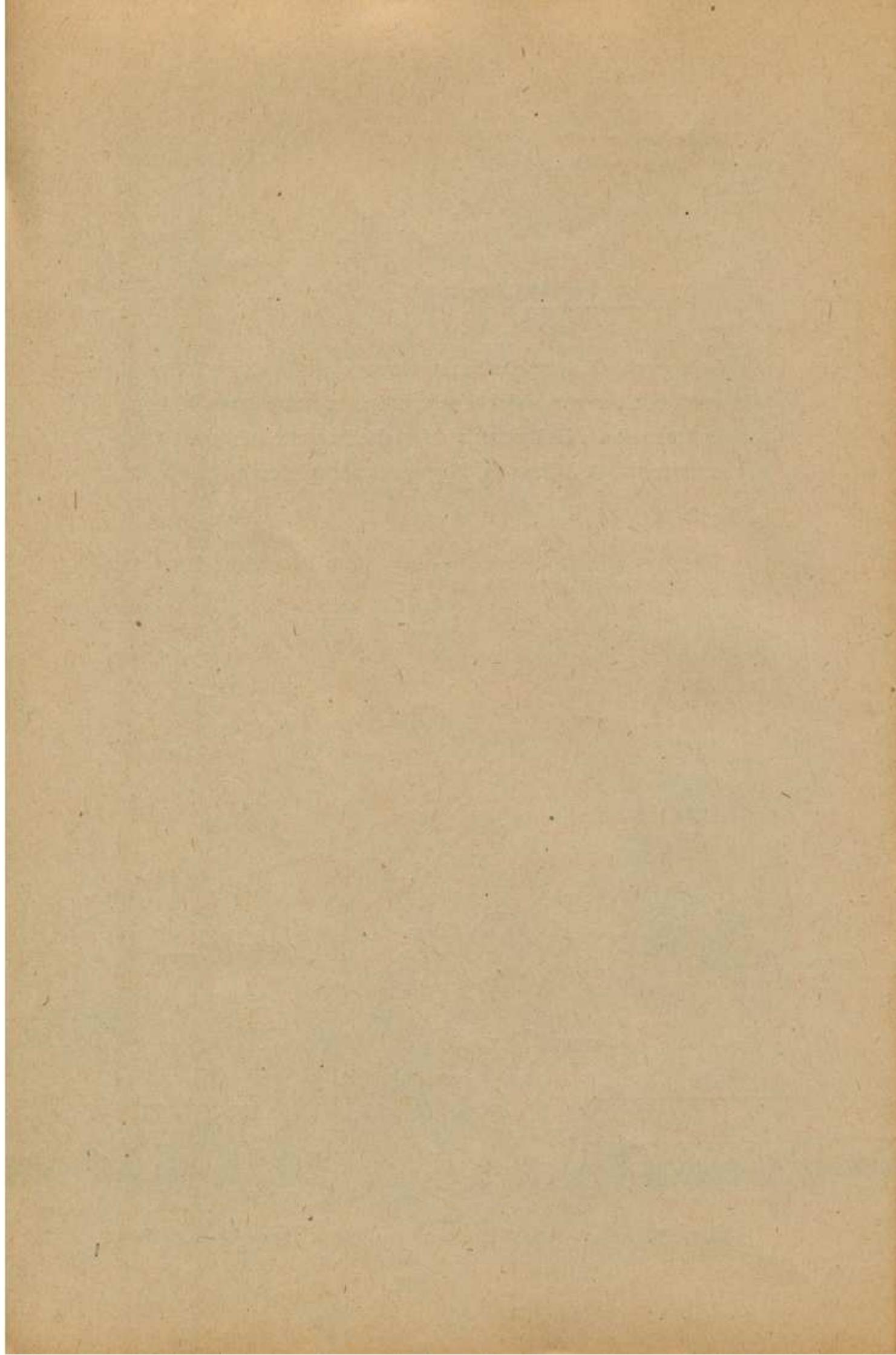
P.47 détruit.



La Sénia Appareil P 39

Le sergent X..., après l'atterrissage, au bout de 150 mètres veut rentrer ses volets, se trompe et manœuvre le bouton du train. Le « Belly tank » touche la piste et prend feu, le communiquant à l'avion. Appareil complètement détruit.







CHAPITRE

Accidents dus au Matériel

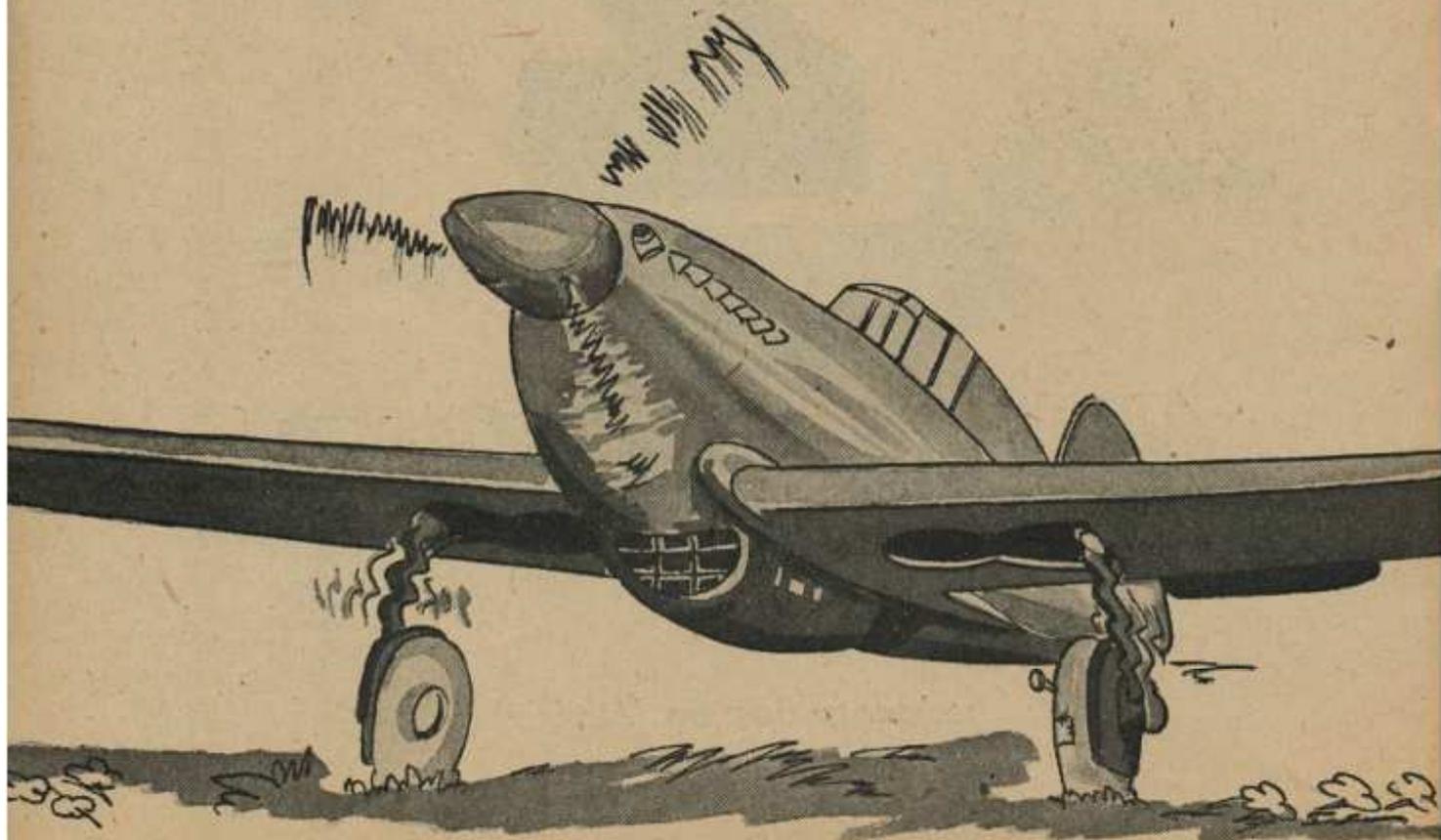
Terrain de Meknès

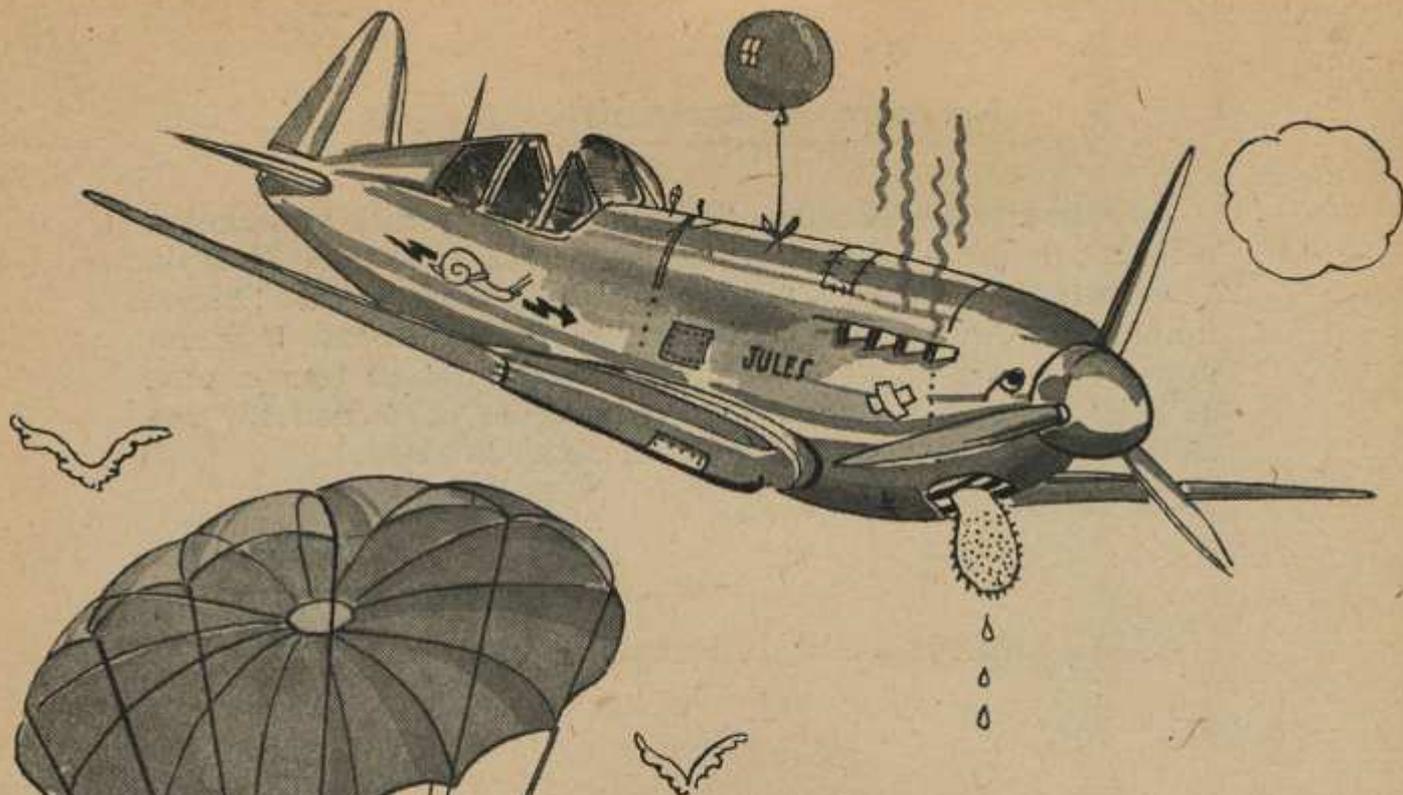
Le pilote se pose normalement et sans heurt, après avoir roulé une certaine distance en ligne droite, la roue ne soutient plus l'appareil, s'efface et le plan touche.

Appareil Hurricane.

Le train du Hurricane prend du jeu assez facilement.

Il faut en surveiller la progression. Dans la circonstance la vérification à vue ne suffisait pas, il fallait mesurer le jeu de la roue, l'avion étant sur vérin.





PANNE SÈCHE.

Appareil Dewoitine 520.

Près de Montgoyon. Au cours d'un voyage Toulouse-Cognac, le pilote sent de fortes émanations d'essence, tout étant en état normal à bord. Brusquement une forte baisse de régime se produit, moteur tombant de 2.100 à 600 tours. Le pilote actionne la manette des gaz sans obtenir de résultat. Le terrain survolé étant accidenté et boisé, le pilote saute en parachute.

Appareil carbonisé.

Attends moi ! Je reviens..

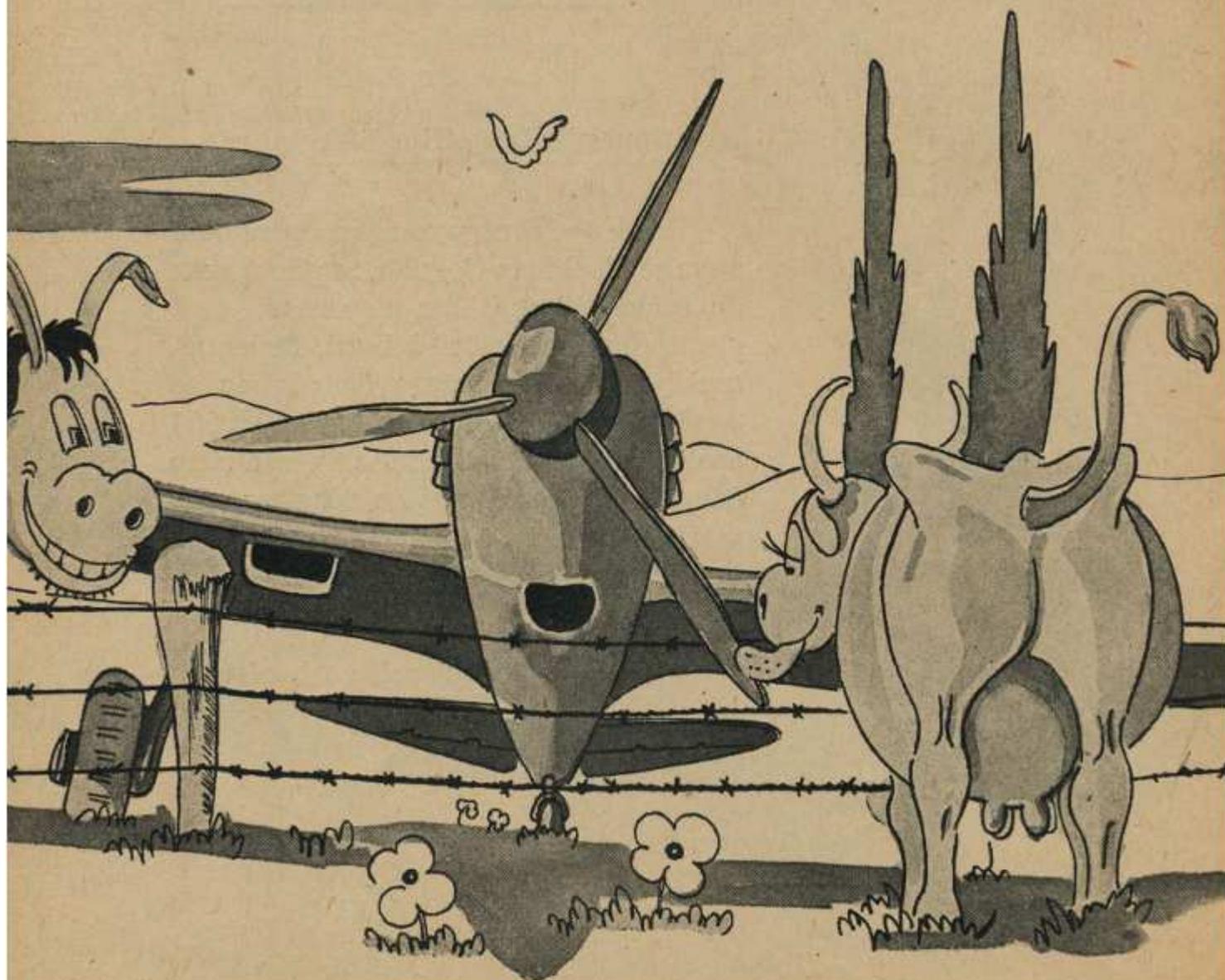


Terrain de Luxeuil

Le lieutenant X... décolle dans une patrouille en échelon refusé à droite à quatre. Ayant atteint la vitesse de 70 mph. il sent un choc et un affaissement de la roue droite, l'hélice touche. Il réduit car son moteur vibre fortement. Il maintient son avion en ligne droite pendant quelque temps, puis ne peut empêcher l'avion de s'embarquer et de heurter une clôture en fil de fer barbelé délimitant la piste.

Appareil Spit VIII.

Dû au mauvais état du terrain d'opération.



Terrain de Tavaux :

Le capitaine X... se présente pour atterrir après avoir sorti son train face à la piste cap N.-E. à 2.000 pieds. 20 à l'admission, petit pas maximum, auto riche, réservoir principal ouvert et compresseur embrayé.

Au moment de sortir ses volets le pilote veut remettre un peu de moteur. Le régime tombe d'un coup et ne reprend plus malgré les manœuvres de réamorçage à la manette des gaz. N'ayant plus de moteur, le pilote touche, train sorti, 300 mètres avant le début du Runway, le train s'efface.

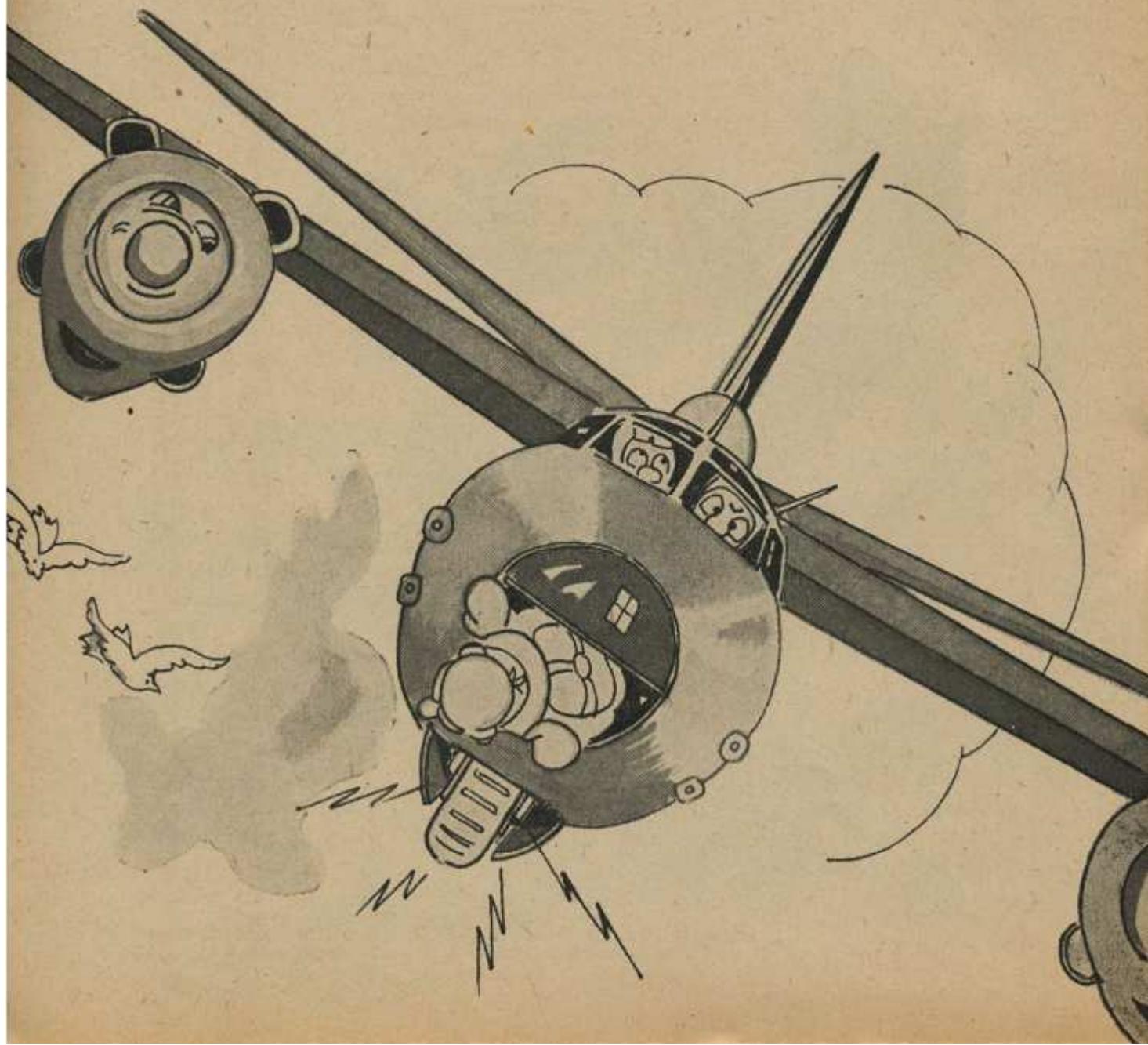
Appareil P.47

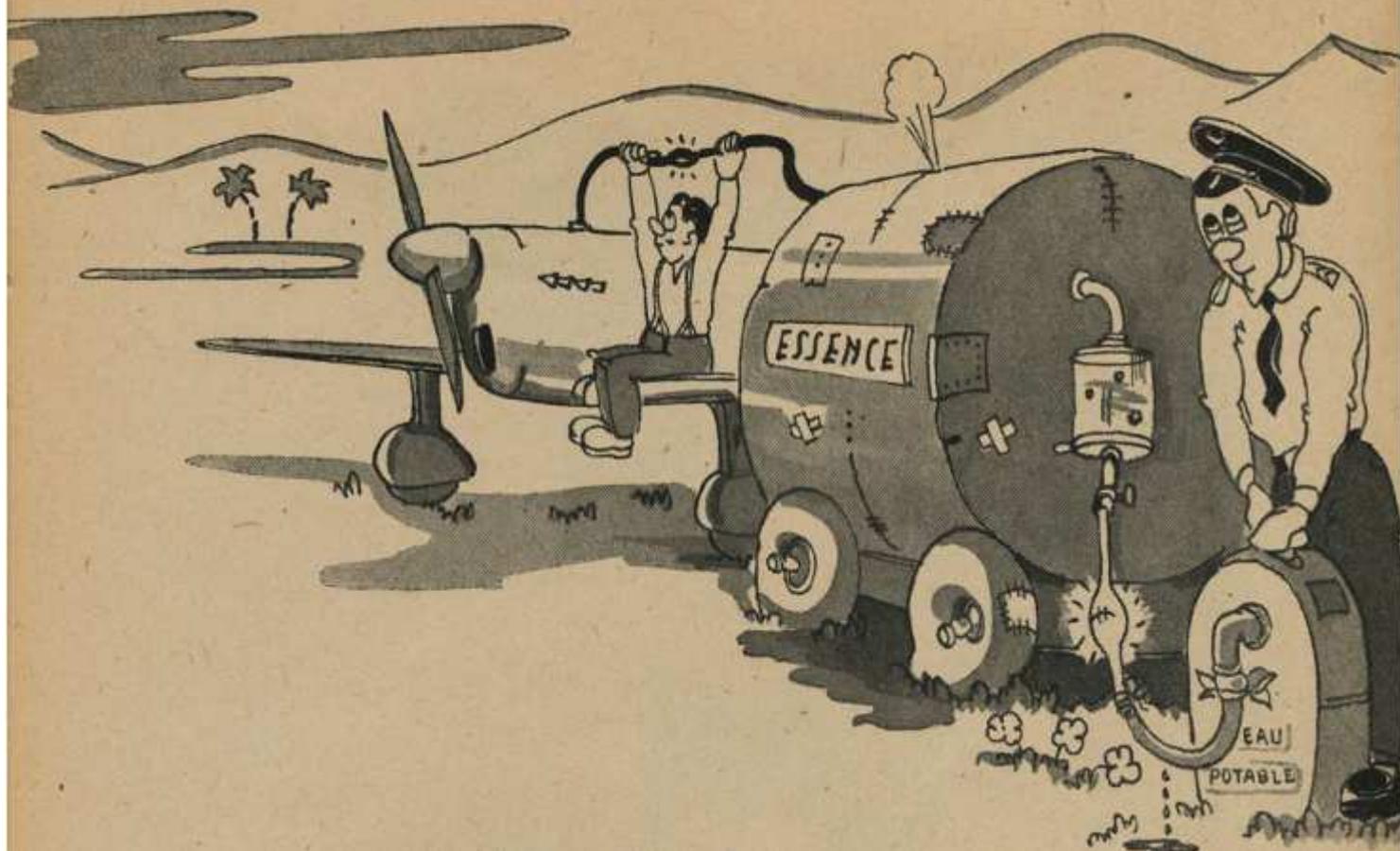


Villacidro

Après le décollage le pilote s'aperçoit qu'il ne peut faire rentrer la roue avant, la couronne cônique en bout d'amortisseur avait cédé, et l'ensemble roue-vérin était descendu d'une dizaine de centimètres. Le pilote se repose sur les roues, ayant fait passer à l'arrière les cinq membres de l'équipage afin d'avoir un centrage arrière limitant ainsi au minimum les conséquences de l'accident. Malgré le succès de cette manœuvre, elle est interdite formellement en raison du danger extrême que représente un centrage arrière. En cas de défaillance de la roue avant, l'atterrissage devra se faire train rentré.

Appareil B.26.





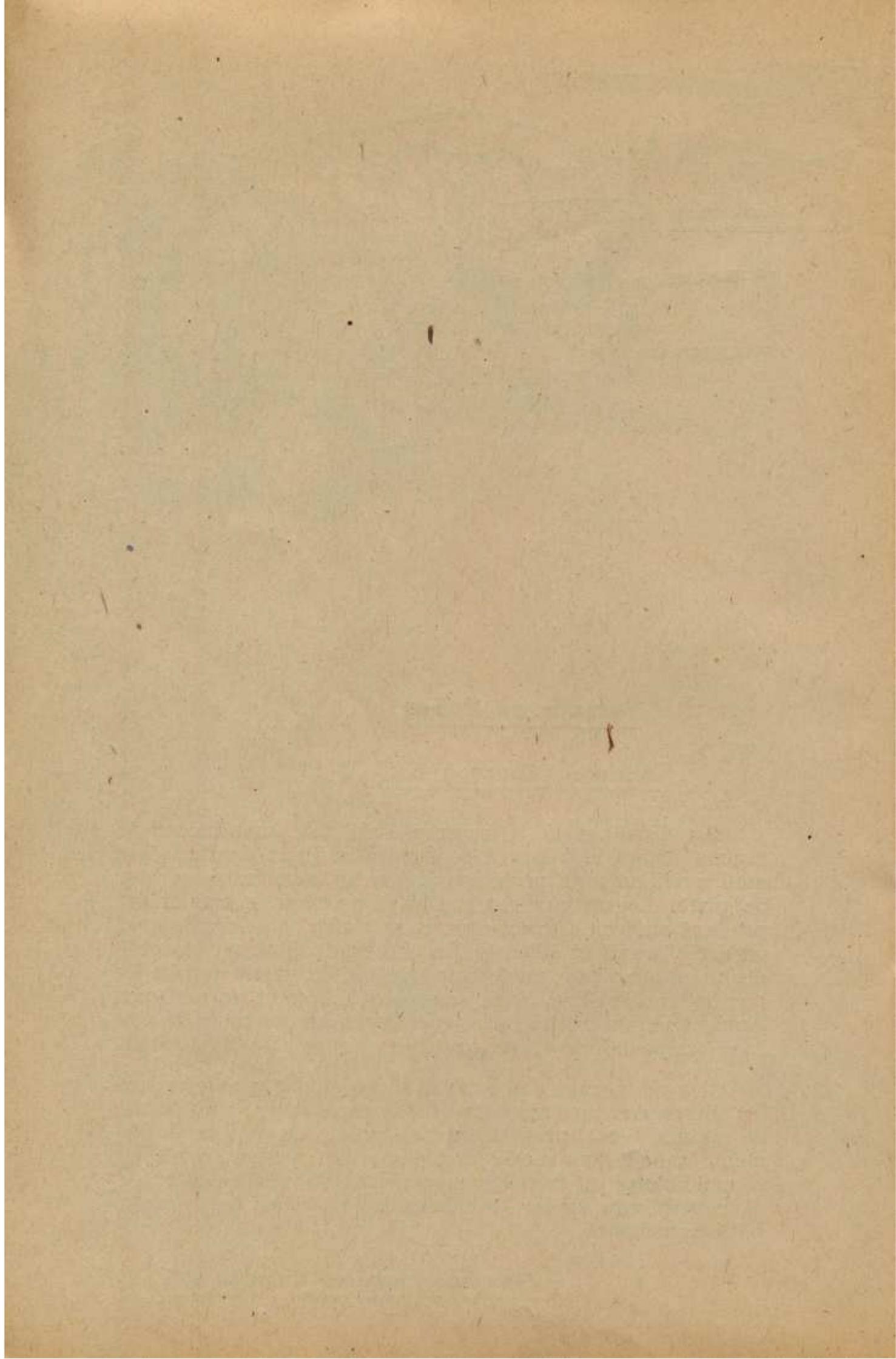
Terrain de Rabat

Appareil Caudron 635

Au décollage, à 50 mètres d'altitude, une baisse de régime oblige le pilote à reprendre la ligne droite, alors qu'il avait amorcé un virage à gauche pour faire un tour de piste. Le moteur reprend et fonctionne normalement pendant environ 10 secondes. Sans autre râté le moteur a un arrêt brutal et définitif. Le pilote fait alors un virage à droite en cherchant un terrain dégagé. La partie gauche du terrain de décollage étant remplie d'arbres et de maisons. Après avoir accroché une ligne électrique, un mur de clôture, un poulailler et des orangers, l'appareil s'immobilise.

Il a été trouvé des gouttes d'eau et des graviers dans les filtres des carburateurs et des décanteurs, d'où baisse de régime. Les citernes à essence ayant servi au ravitaillement étaient d'un modèle vétuste et en mauvais état, les commandants de formations utilisant de vieilles citernes devraient faire visiter les filtres des systèmes de pompage périodiquement.

« Simoun », Appareil Caudron 635.





CHAPITRE.

Accidents dus aux circonstances atmosphériques

Région de Praine-des-Corbières (Aude). — L'avion décolle d'Istres à 13 h. 40. Dix minutes après son décollage la station de Perpignan l'entend appeler Toulouse qui ne répond pas. A partir de ce moment on n'a plus de nouvelles. L'avion qui sans doute se dirige vers Carcassonne, dépasse cette ville, se trouve obligé de faire demi-tour devant le seuil du Lauragais. Il prend alors la direction de la plaine de Narbonne pour retrouver la mer le plus tôt possible. Du passage de l'avion dans la région de l'accident on n'a qu'un témoignage certain, disant que l'avion a été vu passant en vol horizontal très bas à moitié caché par les nuages dans lesquels il navigue venant de Carcassonne et se dirigeant vers le nord de Perpignan. Il ne pleut plus, mais tous les sommets sont bouchés. Deux minutes après le témoin entend une explosion.

Appareil B.26.

La cause initiale est donnée par les mauvaises conditions atmosphériques, mais la cause aggravante ne peut être déterminée: tentative de percée d'une couche nuageuse sans point de navigation suffisant ?



Région d'Allier (Hautes-Pyrénées)

Le sergent-chef X... cherche à regagner sa base au plus tôt. Pris dans un système météorologique très défavorable il cherche néanmoins à passer en essayant de percer au-dessous des nuages, mais il percute sur les collines avoisinantes, complètement bouchées.

Pilote tué. Avion détruit.

Appareil: DW 520.



Saint-Hilaire la Treille (Haute-Vienne)

Le sergent-chef X... se rendait de Limoges à Châteauroux. Il rejoignait son unité en compagnie d'un autre « Piper Cub » piloté par le lieutenant Y... A 10 h. 45 le lieutenant Y... se reposait à Limoges, déclarant n'avoir pu passer en raison des circonstances atmosphériques (nuages bas et brouillard). Il avait perdu son co-équipier en faisant demi-tour. A 14 h. la base était avisée que le second appareil s'était écrasé à Saint-Hilaire. Il résulte des relations d'un témoin que le pilote pris dans le brouillard a cherché à gagner le sol en descendant à plat avec des coups de moteur. L'appareil a accroché un arbre avec le plan gauche et a basculé sur place étant donné sa vitesse extrêmement réduite. Appareil détruit.

Appareil « Piper Cub ».



Région d'Epinal

Le sous-lieutenant X... perd son chef de patrouille au cours d'une traversée de nuages (temps très mauvais), et a une panne de radio.

Il se trouve dans une vallée dont il ne peut sortir, et se pose sur le ventre.

Appareil « Spit VIII ».

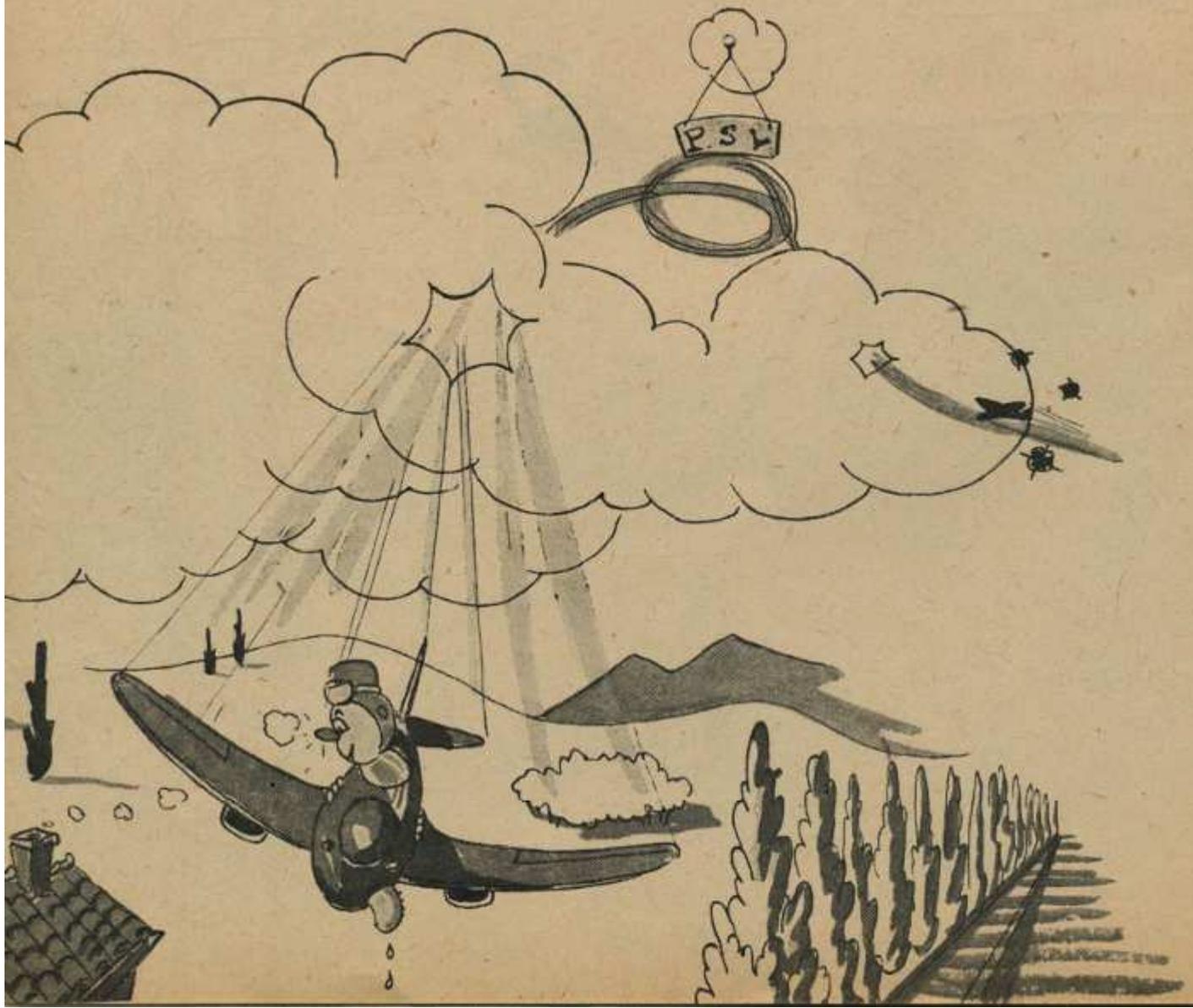
Accident dû aux circonstances atmosphériques, mais également au manque d'instruction au V.s.V.e.



Isle-sur-Doubs

Au cours d'une mission de reconnaissance à vue dans laquelle le lieutenant X... faisait fonction de weaver, le leader est touché par la D.C.A. aux environs de Dannemarie et doit se poser en campagne. Le weaver pénètre dans les nuages pour échapper à la D.C.A. et essaye vainement d'obtenir un homing. Après 15 minutes de vol sans visibilité, le pilote utilise le premier trou dans la couche nuageuse pour la traverser et se poser ensuite train rentré dans un champ à bout d'essence.

Appareil « Spit IX ».





Cuers

(Hte-Saône)

A 16 h. 15, le capitaine X... décolle pour un vol d'entraînement. A 16 h. 35, environ, étant passé au - dessus

des nuages, il ne voit plus le terrain. Il demande par radio, à la tour de contrôle si elle le voit.

Celle-ci lui demande d'appeler « Shaw line » pour se faire relever.

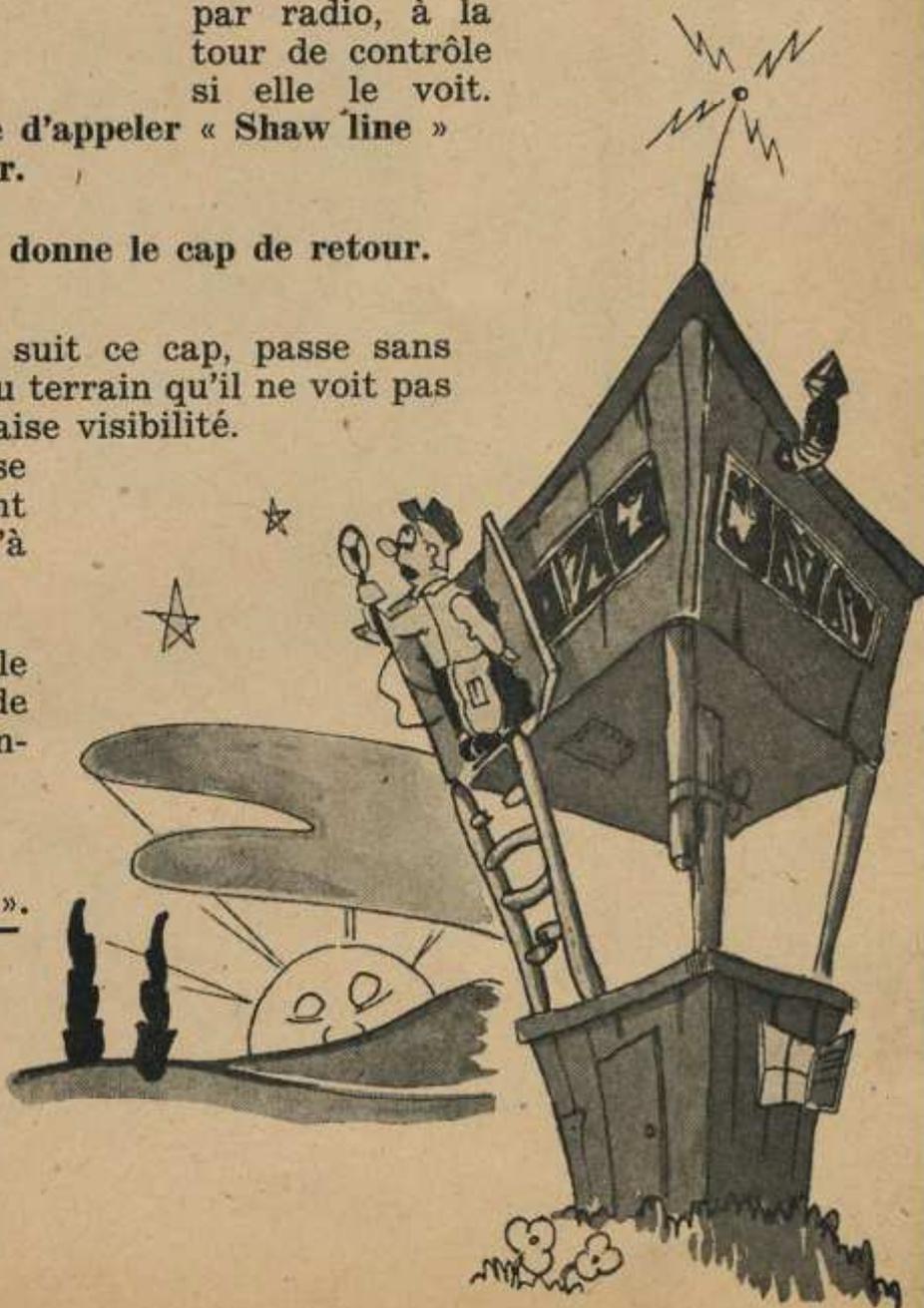
« Shaw line » lui donne le cap de retour.

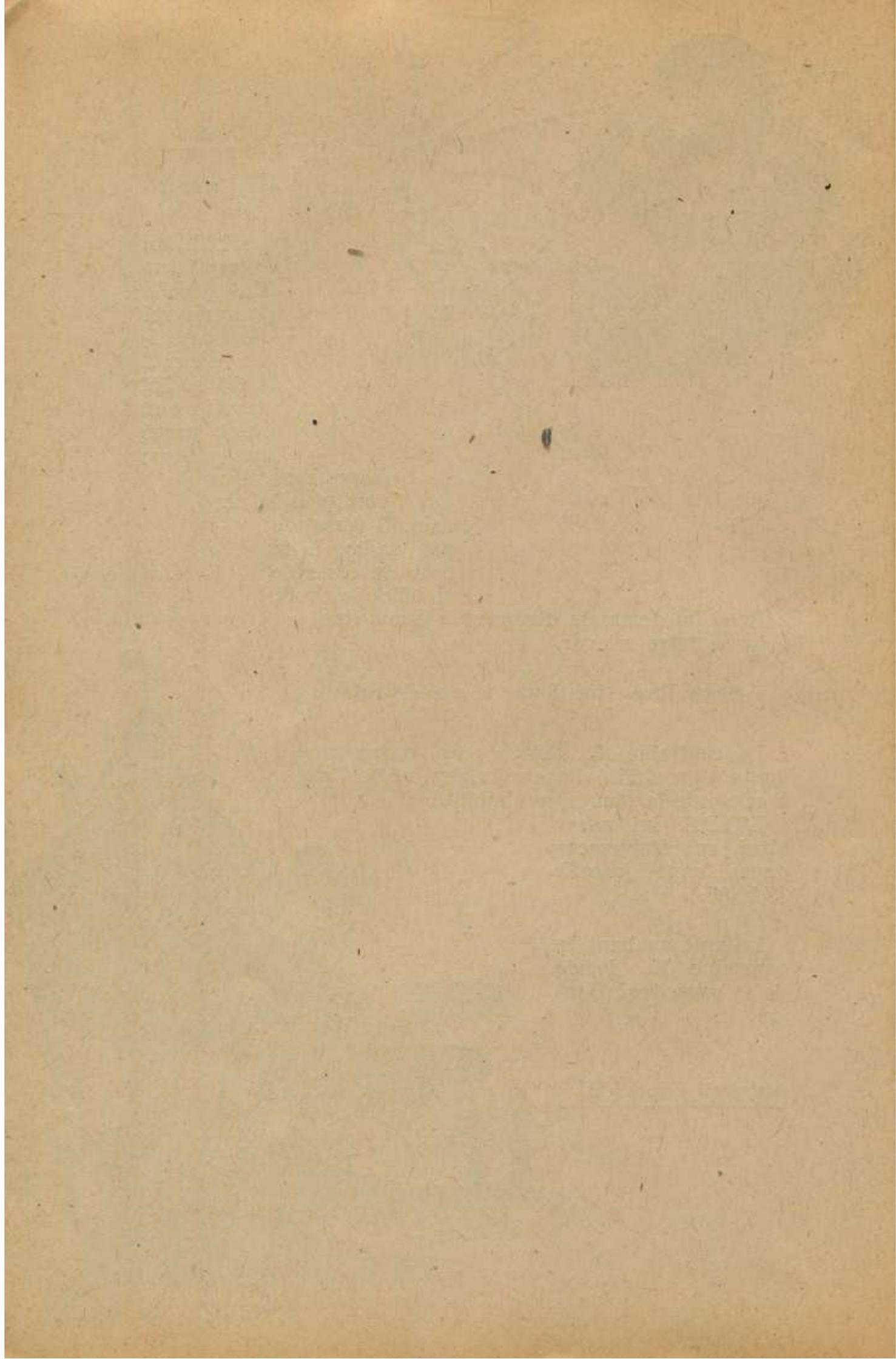
Le capitaine X... suit ce cap, passe sans doute à proximité du terrain qu'il ne voit pas à cause de la mauvaise visibilité.

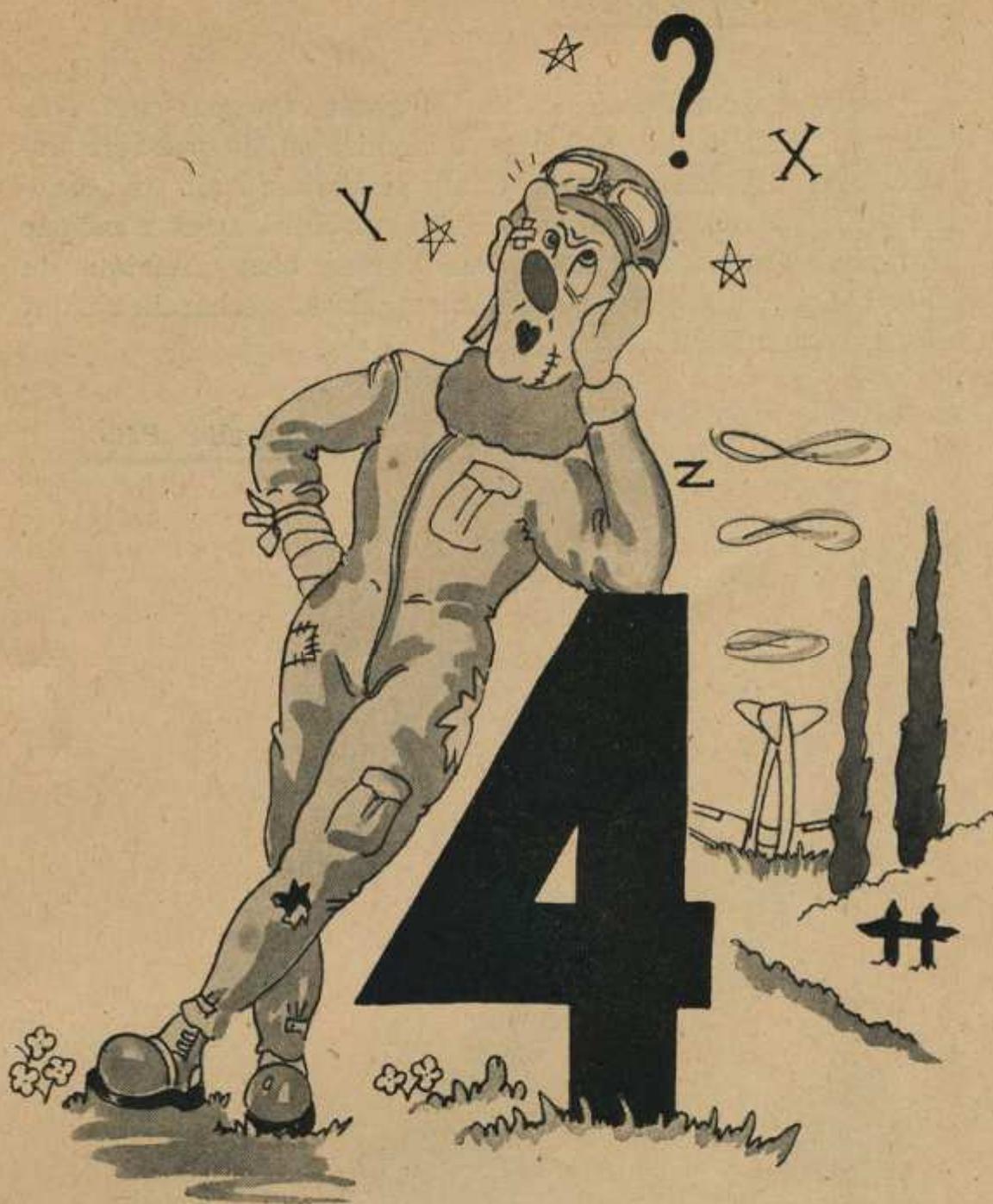
L'O.P.S. lui passe ainsi successivement douze caps jusqu'à 17 h. 05.

La nuit tombant, le capitaine X.. décide de se poser train rentré.

Appareil « Spit VIII ».







CHAPITRE

Accidents dus à des causes indéterminées

En Algérie

Une patrouille légère de Reghaia, sergent-chef X..., sergent Y..., devait exécuter une mission de prestige au-dessus de Burdeau. Le temps sur la région était très mauvais. La patrouille n'a pas été vue sur Burdeau et n'est pas rentrée le soir à sa base, ni sur aucune base d'Afrique du Nord. Les deux pilotes ont disparu et les recherches n'ont donné aucun résultat.

Appareils P.39.



Piste du Vallon

Aux trois-quarts de la piste, ayant presque atteint la vitesse de décollage, le pilote se rend compte que le moteur a une baisse de régime. Estimant qu'il n'y avait pas assez d'espace devant lui pour freiner, il passe la manette des gaz à fond et réussit à décoller, rentrant son train immédiatement, le moteur ne le tirant plus il se pose sur le ventre.

Le rapport d'enquête fourni est inexploitable. Pour faciliter les recherches dans le cas d'un accident de ce genre, il faut noter le moindre détail. Quelles sont : les lectures faites par le pilote ; les observations extérieures : fumées blanches, noires, flammes, etc..., faites par le mécanicien de l'avion.

Appareil P.47.



Piste de Reghaïa

Le pilote décolle pour un vol d'essai, presque aussitôt le moteur donne des signes de défaillance, le pilote se pose droit devant lui, mais ne parvient pas à passer un talus haut de 4 mètres contre lequel il s'écrase.

Un tué, appareil détruit. P.39.

L'officier-mécanicien n'ayant pas fait procéder à des vérifications sur les instruments qui ont pu être recueillis on ne peut connaître avec certitude la cause de la panne. L'enquête technique demandée par l'E.M.G.A. n'a pu s'effectuer, les restes de l'avion ayant été enlevés et les témoins de l'accident ayant quitté le terrain...

Appareil P.39.



Commune de Fondouk

L'aspirant X... fait une tentative d'atterrissage, touche assez durement et remet les gaz. Il remonte à 300 mètres puis son moteur présente des troubles d'alimentation et s'arrête. Le pilote se pose en campagne train rentré. La pompe à injection (Primer) a été retrouvée ouverte, et le moteur se trouvait alimenté en excédent.

L'hypothèse de l'ouverture de la pompe d'injection au choc du premier atterrissage est vraisemblable ; l'introduction de l'essence provenant du système d'injection dans les chambres d'explosion est alors de nature à expliquer la baisse de régime puis l'arrêt complet du moteur.

Remède : multiplier les amphi-carlingues.

P.39.



Imprimerie L'ÉLAN
C/N° 781 - N° Fabr. 3208
PARIS

