

- ACCIDENT N° 13.840 -
=====

ACCIDENT SURVENU : en Juillet 1954

AVION : OURAGAN

ACCIDENT IMPUTABLE : à une cause indéterminée

MISSION : Couverture

CIRCONSTANCES :

Au cours d'une mission d'entraînement, une patrouille de deux OURAGANS équipés de tip-tanks part en retournement de combat à l'altitude de 26.000 ft, pour attaquer une patrouille de F.84.

Au cours de cette manoeuvre, l'équipier décroche à grand nombre de Mach et part en tonneaux déclenchés rapides à gauche, aérofreins sortis. Sa trajectoire s'incline rapidement jusqu'à 70° environ.

Le pilote arrête une première fois la vrille après que son chef de patrouille lui ait indiqué de pousser fort sur le manche. Il repart aussitôt en sens inverse en vrille très rapide.

Le pilote arrête une seconde fois l'autorotation pendant un temps assez long (1 à 2 secondes). Le chef de dispositif indique au pilote de tirer doucement sur le manche. L'avion se remet en vrille rapide.

Le chef de dispositif donne au pilote l'ordre de s'éjecter. L'avion disparaît vers 5.000 pieds dans les cumulus, percute au sol, explose et brûle.

CONSEQUENCES POUR LE PERSONNEL : tué

CONSEQUENCES POUR LE MATERIEL : Cellule : détruite
Moteur : détruit

CONCLUSION :

Accident imputable à une cause indéterminée. L'hypothèse la plus probable est celle-ci :

Cause initiale :

Panne de transfert gauche amenant une dissymétrie de l'avion que le pilote compense au tab d'ailerons au fur et à mesure que le bidon droit se vide et sans soupçonner la panne.

Cause déterminante :

Le pilote, décroche à grand nombre de Mach, et ne peut ensuite arrêter l'autorotation de son avion gravement dissymétrique.

...../

Si cette hypothèse est exacte, l'accident est imputable au personnel :

- Le Manuel Pilote OURAGAN donne comme consigne d'utilisation normale d'ouvrir les vide-vite l'un après l'autre lorsque la lampe de fin de transfert s'allume. (Manuel Pilote MCC4 édition Mai 1953 page 80, paragraphe 3.19).

DECISION :

1°/- SANCTIONS : sans objet

2°/- MESURES PRISES OU A PRENDRE :

A/- Largage de la verrière sur OURAGAN

La modification I56/OURAGAN du 6.12.1954 consiste à monter sur tous les OURAGANS deux étoupilles (petits vérins à poudre) pour amorcer la séparation de la verrière de sur l'avion et soulever la verrière de 10 à 20 cm; ce mouvement est suffisant pour que les forces aérodynamiques agissant à ce moment-là sur la verrière assurent le départ de celle-ci loin du fuselage. Un système analogue (mêmes étoupilles mais en nombre différent) est monté sur les avions de la famille MYSTERE, pour lesquels des essais en soufflerie effectués à Modane en vraie grandeur ont donné d'excellents résultats.

Il est d'ailleurs à noter que, depuis la date de l'accident ci-rapporté, quatre éjections de verrière OURAGAN ont été tentées et qu'elles ont réussi toutes les quatre, bien qu'aucun des avions sur lesquels cette manœuvre a eu lieu n'ait eu, au moment de l'accident, la modification N° I56. Le problème du largage de la verrière de l'OURAGAN (et des avions de la famille MYSTERE) peut donc être considéré comme résolu de façon satisfaisante.

B/- Manoeuvres de sortie de vrille de l'OURAGAN

La circulaire N° I70/EMFAL/3/SV. du 8.1.1955 donne les consignes de sortie de vrille OURAGAN. En outre, une étude actuellement en cours au C.E.V. permettra de préciser certains points. Jusqu'ici, cette étude a porté sur les vrilles sans bidons. Il est demandé par ailleurs au C.E.V. d'effectuer des essais de vrille avec bidons vides, la plupart des missions effectuées sur OURAGAN étant exécutées avec tip-tanks.

C/- Altitude minimum de l'abandon avion

La circulaire N° I70/EMFAL/3/SV. du 8.1.1955 prescrit l'abandon de l'avion à 10.000 ft. si une vrille n'a pu être rétablie lorsque l'avion atteint cette altitude.

D/- La multiplicité ou la difficulté des manoeuvres à effectuer par le pilote pour s'écarter de l'OURAGAN sont des facteurs liés à la définition même de l'ensemble "OURAGAN" - siège SNCASO non automatique" dont la conception est déjà ancienne.

Les seules mesures à prendre pour avoir le maximum de chances de réussite lors d'une éjection consistent à faire acquérir aux pilotes un automatisme aussi poussé que possible des gestes à effectuer, conformément aux prescriptions de la circulaire N° 2290/EMM/3/S.V. du 28.3.55.

E/- Cet accident illustre la nécessité de l'instruction du personnel au sol au moyen des documents existants, et du contrôle de cette instruction, dont l'importance est rappelée à tous les échelons du commandement.