

LES ACCIDENTS AERIENS EN 1953

Au cours de l'année 1953, l'Etat-Major des Forces Armées "AIR" a enregistré 357 accidents aériens graves.

Ne sont pas inclus dans les résultats ci-dessous :

- les accidents légers au cours desquels des personnes n'ont été que légèrement blessées ou au cours desquels l'avion n'a subi ou causé que des dommages légers;
- les accidents divers ayant causé la destruction ou des dommages à un ou plusieurs aéronefs en stationnement et dont les moteurs ne tournent pas, ou survenus en opérations du fait de l'action des rebelles et n'ayant entraîné ni blessures graves, ni décès, ni disparitions.

Les accidents graves se décomposent ainsi :

|             | <u>moteurs à piston</u> | <u>turbo-réacteurs</u> | <u>Totaux</u> |       |
|-------------|-------------------------|------------------------|---------------|-------|
| En E.O.     | 100                     |                        | 100           | } 357 |
| Hors l'E.O. | 134                     | 123                    | 257           |       |

ACCIDENTS MORTELS :

Les accidents mortels et les disparitions d'aéronefs se décomposent ainsi :

|             | <u>moteurs à piston</u> | <u>turbo-réacteurs</u> | <u>Totaux</u> |      |
|-------------|-------------------------|------------------------|---------------|------|
| En E.O.     | 21                      |                        | 21            | } 58 |
| Hors l'E.O. | 12                      | 25                     | 37            |      |

Conséquences pour le personnel :

Tués : 72 dont 2 appartenant à l'Armée de Terre  
Blessés : 42 dont 5 " " " "  
Disparus : 22 dont 4 " " " "

...../

Conséquences pour le matériel :

124 appareils ont été détruits ou sont disparus  
 212 " ont subi des dommages graves  
 12 " ont subi des dommages légers

Les accidents par subdivision d'armes

Le tableau ci-dessous donne les résultats comparatifs des accidents survenus en 1952 et en 1953 par subdivision d'armes.

|                                     | Nombre d'accidents |     | Taux d'accidents par 10.000 heures de vol |       |
|-------------------------------------|--------------------|-----|---|-------|
|                                     | 52                 | 53  | 52  | 53    |
| Chasse                              | 130                | 156 | 12,8                                      | 13,6  |
| Reconnaissance                      |                    | 18  |   | 16,4  |
| Bombardement                        | 9                  | 10  | 9,6                                       | 9,5   |
| Transport                           | 51                 | 23  | 5,8                                       | 2,5   |
| Liaison                             | 39                 | 36  | 9,3                                       | 7,6   |
| Ecoles                              | 59                 | 43  | 5,7                                       | 3,55  |
| Escadrilles d'Outre-Mer             | 3                  | 3   | 3,9                                       | 3,2   |
| Entraînement des réserves           | 24                 | 30  | 29,9                                      | 16,45 |
| Aviation d'Artillerie               | 23                 | 18  | 8,1                                       | 7,8   |
| ENSEMBLE DE L'AR-<br>MEE DE L'AIR : | 360                | 357 | 8,7                                       | 7,37  |

RENSEIGNEMENTS POUR LES OFFICIERS DE SECURITE DES VOLS

I - Compte-rendu de sécurité des Vols

Certains comptes-rendus mensuels reçus par l'EM.FA.A. comportent encore l'ensemble des rubriques prévues seulement pour les comptes-rendus du dernier mois de chaque trimestre. Les officiers de sécurité des vols doivent respecter intégralement les dispositions prévues par le manuel 2.300/EMGFAA-3/S.Aé.

II - Fiches d'aérodromes français

Un certain nombre d'unités demandent comment elles peuvent se ravitailler en fiches de terrains.

La documentation aéronautique est publiée par le Service d'Information Aéronautique du Secrétariat Général à l'Aviation Civile et Commerciale sous le titre de Publication d'Information Aéronautique (Abréviations internationales A.I.P.). La circulaire 900/EMGFAA/3/S.Aé. du 18.2.1953 indique le mode de diffusion de cette documentation.

III - Revue étrangères

La publication de la M.D.A.P. Flight Safety Review a été récemment arrêtée par décision des autorités américaines. La revue Flying Safety sera régulièrement distribuée aux formations navigantes dans le courant de l'année 1954, un abonnement collectif ayant été récemment souscrit par l'EM.FA.A.

IV - Evacuation de bord

La B.E. 702 signale dans un de ses comptes-rendus de Sécurité des Vols que des exercices d'évacuation de bord sont effectués régulièrement par les équipages en fin de mission d'entraînement. Cette heureuse idée est à retenir pour l'instruction des équipages sur le matériel de sécurité.

V - Abandon de bord lorsque l'appareil est en vrille

Après une étude faite par la Royal Air Force portant sur la méthode offrant le plus de sécurité pour sauter d'un appareil en vrille, non muni de siège éjectable, il est très préférable de quitter l'appareil du côté extérieur à la vrille. En effet, si le saut est exécuté à l'intérieur, il se peut que le parachute reste pris dans le remous de l'appareil pendant 2 tours de vrille ou même plus.