

- FICHE D'ACCIDENT -  
-----

TYPE DE L'APPAREIL : F.8 F. 1B

DESCRIPTION :

L'avion reçoit un obus explosif dans le demi-plan extérieur gauche. L'aileron est endommagé.

Le pilote ramène l'appareil en ligne de vol au-dessus de sa base, où il effectue des essais à basse vitesse suivant les conseils du commandant de l'E.R.O.M. 80 monté à la Tour.

L'appareil est contrôlable jusqu'à une vitesse de 110 noeuds. Le Commandant d'unité autorise le pilote à se poser normalement en faisant une longue finale.

En finale, le pilote ne peut contrôler l'appareil en dessous de 140 noeuds train sorti, remet les gaz, annonce que l'aileron se désentoile de plus en plus et demande à se crasher. Le Commandant d'unité ordonne au pilote de reprendre de l'altitude et de sauter.

Le pilote reprend de l'altitude, déboucle la trousse de jungle, attache son casque, ouvre la verrière, se détache, bascule l'appareil sur le dos et s'éjecte dans de bonnes conditions. Il ouvre son parachute et atterrit normalement en rizière.

CRITIQUES DES MANOEUVRES :

Le Commandant d'unité a été prévenu suffisamment tôt pour conseiller utilement le pilote.

Les manoeuvres se sont bien déroulées et ont confirmé les enseignements tirés des accidents des Lieutenants ROY et S/Lieutenant LOYER.

MESURES PRISES :

Effectuer les reconnaissances par patrouille légère.

-----



- FICHE D'ACCIDENT -

-----

TYPE DE L'APPAREIL : F.8 F. IB

DESCRIPTIONS :

L'avion reçoit un obus explosif dans le côté droit du moteur à hauteur de la table arrière. Le moteur cafouille, semble reprendre normalement un instant, puis prend feu. Durant ces 2 ou 3 minutes le pilote, chef d'une patrouille légère, s'est écarté d'une quinzaine de kms. du lieu fréquenté où il a été touché. Son équipier contacte immédiatement la salle d'opérations.

Le pilote saute en s'éjectant sur le côté de l'appareil en vol horizontal (faible vitesse = 110 noeuds et faible altitude = 1.000 à 1.200' sol). Le pilote atterrit normalement dans la jungle.

Une permanence chasse et reconnaissance s'établit sur les lieux. Le pilote est récupéré trois heures plus tard par l'hélicoptère.

CRITIQUE DES MANOEUVRES :

Bonnes manoeuvres du pilote et de l'équipier.

ENSEIGNEMENTS TIRES :

1° - Preuve est faite de la nécessité d'effectuer les reconnaissances par patrouille légère. Le pilote a pu ainsi être récupéré rapidement.

2° - Preuve est également faite que l'évacuation de l'appareil est possible à basse altitude même avec la trousse de jungle.

3° - La trousse de jungle se révèle extrêmement utile.

-----