

**Clôture de l'instruction
relative à un accident ou un incident aérien**

N° 1188

(Cette fiche tient: lieu, le cas échéant, d'ordre, de compte rendu de punition, d'ordre de citation etc...)

Accident survenu le 16 Décembre 1945 à MASSY-PALAISEAU.

Avion : N.C. 701 N° 6 - Formation : section de Liaison du Commandement des Ecoles.

Pilote: MARTINI - Grade: Adjudant-chef - Formation : CJEA

Personnel responsable de l'accident : (Personnel, matériel)

Mission : Liaison PARIS-ENS-ECU.

Circonstances : En panne de "radin", et à la suite de l'arrêt brusque du moteur gauche par défaut d'alimentation d'essence, le pilote perd le contrôle de l'avion qui s'embarque en virage à gauche, passe de justesse au dessus de la gare de Massy-Palaiseau et s'écrase au sol.

Conséquences pour le matériel : N.C. 701 n° 6 détruit irrécupérable.

Conséquences pour le personnel : 4 tués, 2 blessés, 1 indemne.

**Officiers enquêteurs : BLATON - Grade: Lieutenant - Formation: Normandie Niemen
REISS " 3/Lieut. " G.T. 3/15.**

Rapport d'enquête. Observations : R.A.E.

**Y a-t-il eu enquête technique spéciale? NON - Enquête de commandement? NON
Réunion d'une Commission d'examen des fautes techniques? NON
Enquête médicale? NON - Enquête météorologique? NON**

/JA 26/3/46.

AVIS DU GENERAL DE VITROLLES Cdt. le C.S.E.A. :

Les fautes suivantes peuvent être incriminées au pilote et au Commandant d'avion :

- 1°/ ne pas s'être posé sur un des nombreux terrains jalonnant leur itinéraire alors qu'ils étaient en difficulté de carburant;
- 2°/ n'avoir pas conservé une altitude de sécurité et avoir sorti le train alors qu'ils redoutaient une panne de moteur.

AVIS DE L'INSPECTION TECHNIQUE :

De l'examen des débris de l'appareil on ne peut tirer aucune conclusion permettant d'expliquer cet accident.

L'arrêt du moteur gauche provoqué par une panne de la pompe à essence paraît impossible étant donné l'installation du circuit d'essence du NC 701 (pompes mécaniques s'alimentant indifféremment dans les 2 réservoirs centraux, plus une pompe électrique de secours dans chacun des réservoirs). Il est probable que le moteur gauche s'est arrêté par défaut d'alimentation à la suite d'une mauvaise position des robinets coupe-feu.

D'après le récit du mécanicien, rescapé de l'accident, le moteur gauche a fonctionné 3/4 d'heure au point fixe et au départ de MARIUSSE, le moteur droit ayant été difficile à mettre en route. En admettant que le robinet coupe feu du moteur gauche ait été placé sur "P", le niveau du réservoir gauche aurait baissé et le pilote aurait dû chercher d'équilibrer les 2 réservoirs en volant sur "P 2" moteur gauche et "P 1" moteur droit.

Si l'on se réfère toujours au témoignage du mécanicien quelque temps avant l'accident le jaugeur du réservoir gauche indiquait 40 litres, la mesure précédente n'avait donc pas été appliquée.

Par ailleurs, le Babin ne fonctionnait plus depuis 3/4 d'heure le pilote aurait dû donc se poser sur l'un des nombreux terrains qui se trouvaient à proximité de sa route.

- mauvaise connaissance de l'avion et en particulier de l'utilisation des robinets d'essence.
- imprudence du pilote, qui, s'il était en panne de Babin et en difficulté avec l'alimentation en essence du moteur gauche, aurait dû renoncer à atteindre la piste de Buc par mauvais temps (plafond très bas).

AVIS DE L'INSPECTION BOMBARDIER :

L'arrêt d'un des moteurs n'a vraisemblablement eu de conséquences graves que parce qu'il s'est produit brusquement lorsque l'avion était à très basse altitude. L'I.E. estime que la responsabilité du pilote est engagée car il aurait dû soit faire alimenter le moteur gauche par un réservoir droit; soit stopper volontairement le moteur gauche dans des conditions de sécurité suffisantes (altitude au dessus du sol) pour lui permettre de pallier des réactions connues de l'appareil.