

I - EVENEMENTS AERIENS SURVENUS EN JANVIER 1942 IMPUTABLES AU PERSONNEL - (Suite)

Date	Lieu	Catégorie	Type d'avion	Formation	Nombre d'heures de vol du pilote	Circonstances	Conséquences pour				Observations
							le personnel	le matériel	Blessé	Tué	
27	2 Km. N. de TIZI OUZOU	A.P.	Farman 222 N° 13	G.T. I/15		A la fin d'un voyage FRANCE - AFRIQUE du NORD effectué de nuit, en partie au-dessus des nuages, le Cdt. d'avion décide de passer sous les nuages et demande un relèvement gonio pendant que l'avion évolue à une altitude assez faible. L'avion poussé par un fort vent arrière, se trouve à ce moment non pas au-dessus de la mer comme l'escomptait probablement le C.A., mais au-dessus d'une région de collines de 300 à 400 m. d'altitude. Au cours d'un virage l'avion touche une colline, s'écrase au sol et prend feu !	1	7		I	Erreur de navigation du C.A. qui semble n'avoir pas su exploiter les renseignements météo qui lui avaient été donnés au départ (nuages à 1000 - 1200 m. et vent N. N.W. de 80 à 90 Km/h.) et n'avoir pas accordé confiance aux précédents relèvements gonio. qui le situaient au-dessus de la terre.
28	ISTRES	I.P.	Morane 406 N° 578	Dépôt de Stockage d'ISTRES		Au moment d'atterrir le pilote sort le train d'atterrissage puis voulant sortir les volets se trompe de levier et rentre le train. L'avion atterrit "sur le ventre" et subit des avaries légères.				R	Inattention inadmissible du pilote.
28	PERPIGNAN	I.P.	Potez 63-11 N° 696	G.R. I/14	1020 dont 96 de nuit	A l'atterrissage de nuit le pilote se présente en palier bas très avant les balises du terrain se croyant dans une zone dépourvue d'obstacles. En réalité, il a fait une erreur de direction et l'avion heurte un al-				R	Faute de pilotage : -Atterrissage trop court. Le pilote aurait dû remettre les gaz.

Date	Lieu	Caté- gorie	Type d'avion	Formation
27	2 Km.N. de TIZI OUZOU	A.P.	Farman 222 N° 13	G.T. I/15
28	ISTRES	I.P.	Morane 406 N° 578	Dépôt de Stockage d'ISTRES
28	PERPIGNAN	I.P.	Potez 63-11 N° 696	G.R. I/14

Nombre d'heures de vol du pilote	Circonstances	Conséquences pour		Observations	
		le personnel	le matériel		
		Blessé	Tué	Irréparable dans la Base ou détruit	
	<p>A la fin d'un voyage FRANCE - AFRIQUE du NORD effectué de nuit, en partie au-dessus des nuages, le Cdt. d'avion décide de passer sous les nuages et demande un relèvement gonio pendant que l'avion évolue à une altitude assez faible.</p> <p>L'avion poussé par un fort vent arrière, se trouve à ce moment non pas au-dessus de la mer comme l'escomptait probablement le C.A., mais au-dessus d'une région de collines de 300 à 400 m. d'altitude.</p> <p>Au cours d'un virage l'avion touche une colline, s'écrase au sol et prend feu !</p>	1	7	I	<p>Erreur de navigation du C.A. qui semble n'avoir pas su exploiter les renseignements météos qui lui avaient été donnés au départ (nuages à 1000 - 1200 m. et vent N. N.W. de 80 à 90 Km/h.) et n'avoir pas accordé confiance aux précédents relèvements gonio. qui le situaient au-dessus de la terre.</p>
	<p>Au moment d'atterrir le pilote sort le train d'atterrissage puis voulant sortir les volets se trompe de levier et rentre le train.</p> <p>L'avion atterrit "sur le ventre" et subit des avaries légères.</p>			R	<p>Inattention inadmissible du pilote.</p>
1020 dont 96 de nuit	<p>A l'atterrissage de nuit le pilote se présente en palier bas très avant les balises du terrain se croyant dans une zone dépourvue d'obstacles. En réalité, il a fait une erreur de direction et l'avion heurte un al-</p>			R	<p>Faute de pilotage : -Atterrissage trop court. Le pilote aurait dû remettre les gaz.</p>