



# Rapport final de la Commission fédérale d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'accident

de l'avion Piper J3C HB-OXD  
survenu le 21 juillet 1983  
au champ d'aviation de Porrentruy

## ZUSAMMENFASSUNG

Der Pilot führt vom Flugplatz Porrentruy aus Flüge mit Passagieren an Bord einer Piper L-4 durch. Da das Flugzeug nicht mit einem Anlasser ausgerüstet und keine Hilfsperson erreichbar ist, bleibt er während des Passagierwechsels auf dem hinteren Sitz und hält den Motor im Leerlauf. Obwohl er die vom vorderen Sitz aussteigende Passagierin auf die Nähe des drehenden Propellers aufmerksam macht, dreht sie sich nach dem Aussteigen um, um dem Piloten (= ihr Ehemann) ein Abschiedszeichen zu geben. Dabei gerät sie mit dem linken Arm in den Propeller, kommt zu Fall und wird dabei vom Propeller noch am Kopf und am Rücken getroffen und schwer verletzt.

### Ursache

Der Unfall ist darauf zurückzuführen, dass der Motor während eines Passagierwechsels vom vorderen Sitz aus nicht abgestellt wurde und dass die aussteigende Passagierin in den drehenden Propeller geriet.

L'enquête préalable, menée par M. Jean Overney a été close le 10 octobre 1984 par la remise du rapport du 30 septembre 1984 au président de la commission.

L'ENQUETE ET LES RAPPORTS D'ENQUETE N'ONT PAS POUR OBJECTIF D'APPRECIER JURIDIQUEMENT LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (ARTICLE 2 ALINEA 2 ORDONNANCE DU 20 AOUT 1980 CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION)

**AERONEF** Avion Piper J3C HB-OXD  
**EXPLOITANT** Groupe de vol à moteur, 2900 Porrentruy  
**PROPRIETAIRE**

**PILOTE** Citoyen Suisse, année de naissance 1952  
**LICENCE** de pilote privé

<b>HEURES DE VOL</b>	<b>TOTAL</b> 41:16	<b>AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS</b> 02:05
	<b>TYPE EN CAUSE</b> 41:16	<b>AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS</b> 02:05

**LIEU** Champ d'aviation de Porrentruy  
**COORDONNEES** --- **ALTITUDE** 435 m  
**DATE ET HEURE** 21 juillet 1983 à 1915 heure locale (GMT+2)

**TYPE D'UTILISATION** Exploitation privée  
**PHASE DU VOL** Changement de passagère  
**NATURE DE L'ACCIDENT** Collision de la passagère avec l'hélice

<b>TUES ET BLESSES</b>	<b>EQUIPAGE</b>	<b>PASSAGERS</b>	<b>AUTRES</b>
<b>MORTELLEMENT BLESSE</b>			
<b>GRIEUREMENT BLESSE</b>		1	
<b>INDEMNÉ OU LÉGEREMENT BLESSE</b>			

**DOMMAGES A L'AERONEF** ---

**AUTRES DOMMAGES** ---

## HISTORIQUE DU VOL

Jeudi, le 21 juillet 1983, vers 1835 h, le pilote décollait du champ d'aviation de Porrentruy, aux commandes d'un Piper L4, immatriculé HB-OXD. Sur le siège avant, était assise son épouse, tandis que le pilote était assis sur le siège arrière.

Après un vol local d'environ une demi-heure, le pilote atterrissait à nouveau à Porrentruy, sur la piste 07. Il avait l'intention de changer de passager et de refaire un vol.

En raison d'une forte concentration d'avions stationnés au sol, le pilote décide de s'arrêter à la hauteur de l'aire à signaux.

Etant donné que l'avion n'était pas équipé d'un démarreur, et qu'aucune personne compétente n'était à proximité pour lui relancer l'hélice s'il arrêtait le moteur, le pilote décide d'effectuer le changement de passager avec le moteur tournant au ralenti.

Le nez de l'appareil dirigé à 350<sup>0</sup>, le pilote avertit sa passagère du danger qu'allait représenter l'hélice lorsqu'elle quitterait le cockpit de l'avion.

La passagère quitte la cabine de la machine et, en s'éloignant de l'avion, se retourne brusquement pour faire un geste "d'au revoir" à son mari. Au moment où elle se tourne d'un quart de tour sur elle-même pour adresser son signe, son bras gauche est happé par l'hélice, ce qui la fait chuter et, dans le même mouvement, l'hélice la blesse à la tête et dans le dos.

La passagère a été grièvement blessée.

## FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence de pilote privé valable au moment de l'accident.
- Aucun élément n'indique qu'il ait été affecté dans sa santé au cours du vol.
- L'avion était admis à la circulation VFR.
- L'avion n'était pas équipé d'un démarreur.

## ANALYSE

C'est effectivement une tendance qu'ont les pilotes utilisant un avion non équipé d'un démarreur de ne pas arrêter le moteur pour changer de passager, surtout si l'avion est stationné à l'écart, sur un aérodrome. En effet, si le pilote ne trouve personne pour lancer l'hélice de son avion, il se trouve devant

l'alternative de la lancer lui-même en expliquant au passager qu'il ne doit pas toucher la manette des gaz qu'il doit freiner l'avion avec les pédales si celui-ci n'est pas équipé de freins de parc. Ces manières de procéder ont aussi conduit à des accidents.

Cependant, si le passager pour quitter sa place doit passer devant les haubans de l'aile, le danger est très grand, vu la proximité du champ de l'hélice. Il est donc impératif, dans de tels cas, d'arrêter le moteur.

Si, comme dans l'accident qui nous occupe, une remise en marche est problématique et que de ce fait le moteur ne doit pas être arrêté, il faut que le pilote occupe le siège avant. Le passager pouvant quant à lui, accéder au siège arrière sans problème.

Cependant, il faut relever que souvent les pilotes préfèrent voler sur le siège arrière, car c'est à ce poste qu'ils ont effectué la plus grande partie de leur formation, voir peut-être toute leur formation. Pour y remédier et à défaut d'une instruction écrite nous ne pouvons que recommander aux instructeurs qui aujourd'hui encore font de l'instruction sur Piper L4 ou sur un avion similaire, de faire avec les élèves ou les pilotes en initiation, un maximum de vol au cours desquels ceux-ci pilotent depuis le siège avant et cela jusqu'à ce qu'ils se sentent aussi à l'aise que sur le siège arrière.

#### CAUSE

L'accident est dû au fait que lors d'un changement de passager du siège avant, le moteur de l'avion n'a pas été arrêté et que la passagère sortante s'est fait happer par l'hélice.

Genève, le 28 novembre 1984

sig. Ch. Ott, dr en droit  
sig. J.-P. Weibel  
sig. Ch. Lanfranchi  
sig. M. Marazza  
sig. H. Angst