



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

concernant l'accident

de l'avion Comte AC-4, HB-IKO
du 26 juin 1994
à l'aérodrome d'Ecuvillens

Zusammenfassung HB-IKO

Beim Versuch den Motor eines im Jahr 1930 gebauten Hochdeckers des Musters Comte AC-4 anzulassen, dreht der Mechaniker den Propeller von Hand mehrmals durch, in der Annahme die Zündung sei ausgeschaltet. Plötzlich springt der Motor an. Der überraschte Mechaniker wird von einem Propellerblatt am rechten Unterarm getroffen und verletzt.

Ursache

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Unerwartetes Anspringen des Motors infolge eines Missverständnisses zwischen Pilot und Mechaniker beim Anlassen des Triebwerkes.

Rapport final

L'enquête préliminaire, menée par Jean Overney, a été close le 6 septembre 1994 par la remise du rapport du 30 août 1994 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 CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION DU 20 AOUT 1980)

AERONEF	Avion Comte AC-4	HB-IKO
EXPLOITANT	Swissair, Schweiz. Luftverkehr AG, 8058 Zürich	
PROPRIETAIRE	Swissair, Schweiz. Luftverkehr AG, 8058 Zürich	

PILOTE	Citoyen suisse, né en 1953			
LICENCE	de pilote de ligne			
HEURES DE VOL	Total	7900	Au cours des 90 derniers jours	120
	Type en cause	20	Au cours des 90 derniers jours	4

LIEU	Champ d'aviation d'Ecuvillens		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	26 juin 1994, 1500 heure (UTC +2)		

TYPE D'UTILISATION	Vol privé de plaisance
PHASE DU VOL	Démarrage du moteur
NATURE DE L'ACCIDENT	Blessure due à l'hélice

TUES ET BLESSES

	Equipe	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grèvement blessé	---	1	---
Indemne ou légèrement blessé	---	---	---

DOMMAGES A L'AERONEF ---

AUTRES DOMMAGES ---

DEROULEMENT DE L'ACCIDENT

Lors d'un rassemblement d'avions anciens sur le champ d'aviation d'Ecuvillens, le pilote, accompagné du mécanicien, y participe avec un avion Comte AC-4, immatriculé HB-IKO. Cet avion a été construit en 1930 et est équipé d'un moteur en étoile dépourvu de démarreur électrique.

Vers 1500 heures, l'équipage décide de quitter le rassemblement. Le pilote monte à bord de l'avion tandis que le mécanicien se poste devant l'hélice pour la brasser. L'avion est entouré d'autres appareils dont le moteur tourne chez certains.

Le moteur ne démarrant pas tout de suite, le mécanicien décide de brasser l'hélice un certain nombre de fois contact d'allumage du moteur coupé. Il en donne l'ordre au pilote en criant "AUS". Le pilote n'entend pas la voix du mécanicien qui est couverte par le bruit des moteurs des autres avions. Le mécanicien continue de lancer l'hélice et le moteur démarre. Surpris, le mécanicien a l'avant-bras droit happé par l'hélice. Il monte à bord et pendant le vol signale l'événement au pilote. Lors d'un contrôle médical effectué le jour suivant, le médecin constate une fracture de l'avant-bras.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était au bénéfice d'une licence valable.
- L'avion était admis à la circulation pour les vols VFR de jour en catégorie spéciale.

ANALYSE

Le démarrage manuel d'un moteur en étoile est une opération délicate. Les points de compression se suivent dans des intervalles angulaires faibles, ce qui exige parfois de l'opérateur des positions corporelles rendant difficile un éloignement rapide au moment du démarrage du moteur. Dans le cas présent, l'opérateur ne s'attendait pas au démarrage du moteur, puisqu'il avait demandé au pilote de couper le contact.

A l'époque où le démarrage manuel des moteurs d'avions était une opération fréquente, il existait une habitude qui voulait que l'opérateur s'éloigne latéralement de l'avion et donne les ordres aux pilotes en ayant un contact visuel avec lui. Cela permettait de constater si le pilote enregistrait le message.

CAUSE

L'accident est dû à:

Démarrage intempestif du moteur consécutif à un malentendu entre le pilote et le mécanicien lors des procédures de mise en marche du moteur.

La commission a approuvé le rapport à l'unanimité.

Berne, le 1er décembre 1994

COMMISSION FEDERALE D'ENQUETES
SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION
Le Vice-Président:

sig.J.B. Schmid