



Rapport Final **du Bureau d'enquêtes sur** **les accidents d'aviation**

concernant l'accident

de l'avion Piper PA-18-181M, HB-ORH

du 9 mai 1998

sur l'aérodrome de Bellechasse/FR

RAPPORT FINAL

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF	Avion Piper PA-18-181M	HB-ORH
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE Ressortissante suisse, née en 1974

LICENCE de pilote privé

HEURES DE VOL	Total	196:06	Au cours des 90 derniers jours	14:03
	Type en cause	20:33	Au cours des 90 derniers jours	7:26

LIEU Aérodrome de Bellechasse/FR

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 9 mai 1998, 1630 h locale (UTC + 2)

TYPE D'UTILISATION Vol de remorquage (VFR)

PHASE DU VOL Attente au sol

NATURE DE L'ACCIDENT Collision d'une personne contre l'hélice

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	1	---
Indemne/légèrement blessé	1	---	

DOMMAGES A L'AERONEF Hélice endommagée

AUTRES DOMMAGES Néant

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Au retour d'un vol de remorquage, le Piper HB-ORH roule sur la piste en herbe pour rejoindre le seuil de la piste 26. Au cours de cette manoeuvre, l'avion se déplace vers la droite pour dégager la piste et s'arrête de manière à permettre l'atterrissage d'un planeur.

Lors de cet arrêt, la pilote du Piper remarque une camarade de club, pilote de vol à voile, marchant en direction du seuil de piste 26 et lui adresse un signe de la main. Cette dernière se dirige vers le Piper, la pilote réduit les gaz au régime minimum et la pilote de planeur s'installe sur le siège arrière.

L'avion reprend son roulage jusqu'au seuil de la piste 26 puis tourne de 180° de manière à accrocher le prochain planeur prêt au départ et s'arrête dans cette position.

La pilote du Piper réduit à nouveau les gaz au ralenti; la passagère arrière la remercie puis s'extrait de la cabine par l'avant. Elle poursuit sa marche vers l'avant de l'avion et s'écroule au sol. Sa main gauche, sa tête et un doigt de la main droite viennent de heurter les bouts de pales de l'hélice.

La pilote de l'avion arrête le moteur et crie pour demander de l'aide, puis le responsable du service de vol alarme la Rega.

FAITS ETABLIS

- La pilote de l'avion détenait une licence valable.
- La passagère arrière était en possession d'une licence de vol à voile valable et avait effectué un vol au cours de la matinée. Elle se souvient d'être sortie de l'avion en utilisant le marche-pied avant.
- Aucun élément ne laisse supposer que les deux pilotes étaient atteintes dans leur santé au moment de l'accident.
- L'avion HB-ORH était autorisé aux vols VFR de jour ainsi qu'aux vols de remorquage de planeurs.
- Le Piper était équipé d'une hélice quadripale à pas fixe en bois.
- Au moment de l'accident, la situation météorologique présentait un ciel bleu sans vent.

ANALYSE

L'embarquement et le débarquement de personnes d'un appareil dont le moteur fonctionne, présente toujours des risques plus ou moins grands en fonction du type d'avions.

Dans le cas d'une aile haute conjuguée avec une roulette de queue, ces manoeuvres par l'arrière ne sont pas très aisées en raison de la faible hauteur de la voilure. Dès lors, il est impératif de suivre l'aile en se tenant au hauban lors de ces manoeuvres. Cette tactique présente le double avantage de s'éloigner le plus rapidement de l'avion et de rester en vue du pilote.

Dans le cas présent, les souvenirs de la blessée s'arrêtent au moment de la sortie de la cabine à l'aide du marchepied avant, tout autre souvenir ayant disparu à la suite du choc. Selon toute vraisemblance, cette manoeuvre illogique doit être mise sur le compte de la distraction et ne comporte par conséquent aucune explication rationnelle.

Par chance, l'hélice quadripale est de dimension réduite par rapport à une hélice conventionnelle, cette différence de quelques centimètres a certainement évité une issue fatale.

CAUSE

La collision contre l'hélice est due à une procédure de sortie cabine inadéquate relevant d'une distraction de la passagère arrière.

Berne, le 16 mars 1999

Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation