



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

concernant l'accident

de l'avion Piper Super Cub Pa-18A HB-OPE

survenu le 29 janvier 1964

à Crans-sur-Sierre

Séance de la commission

17 juin 1964

R A P P O R T F I N A L

de la Commission fédérale d'enquête sur les accidents
d'aéronefs

concernant l'accident

de l'avion Piper Super Cub Pa-18A HB-OPE

survenu le 29 Janvier 1964

à Crans-sur-Sierre

0. RESUME

Le mercredi, 29 Janvier 1964, à 1139 HEC, le pilote avec l'avion Piper Super Cub HB-OPE, part de Crans pour Sion. Après s'être élevé de quelques mètres, l'avion, en suite d'une perte de puissance inattendue, bute contre un talus et s'immobilise à environ 500 mètres de son point de départ, gravement endommagé. Le pilote est légèrement blessé.

La perte de puissance est probablement due à un givrage du carburateur.

1. ENQUETE

L'enquête préalable fut close le 20 mai 1964 par la remise du rapport d'enquête du 5 mai 1964 au président de la Commission.

2. ELEMENTS

21. Pilote : année de naissance 1930, de nationalité française
Licence de pilote privé du 28 août 1959 (France), valable jusqu'au 15 janvier 1965.

Début de la formation aéronautique en avril 1959 en France.
Entraînement total 800 heures et 1300 vols environ ; 50 heures environ sur Piper Cub J3C ; 09:42 heures et 134 atterrissages sur Piper Super Cub Pa-18, effectués la semaine précédant l'accident.

22. Avion HB-OPE

Propriétaire et exploitant : Section Valaisanne de l'Aéro-

Club Suisse, Sion.

Type : Piper Super Cub Pa-18A, avec
moteur Lycoming 0-320 de 150
CV.

Constructeur et fabricant : Piper Aircraft Corp., Lock
Haven, Penna., U.S.A.

Caractéristiques : Monomoteur biplace en tandem,
monoplan haubanné à aile haute,
construction mixte ; le jour de
l'accident équipé de skis
métalliques.

Certificat de navigabilité du 8 juin 1955, valable jusqu'au 26
juillet 1964.

Poids maximum 794 kg, poids au moment de l'accident 700 kg
environ. Au moment de l'accident, le centre de gravité se
trouvait dans les limites prescrites.

Utilisation totale du moteur 1546 heures, dont 441 heures
depuis révision totale (juillet 1962), dernier contrôle de 35
heures le 15 décembre 1963 à 405 heures.

23. Terrain

(Carte nationale de la Suisse 1:50.000, Feuille 273 Montana)

L'accident survint sur le terrain de golf de Crans, au sud
duquel il y a une piste orientée est-ouest, avec une pente de
6 p.c. environ vers l'ouest. Il s'agit d'une bande de terrain
unie, mais assez bosselée. Le Jour de l'accident, le sol
gazonné, ferme et en bon état, était recouvert d'une couche de
2 à 3 cm de neige, tombée la nuit précédente.

Le lieu de l'accident se trouve à l'extrémité ouest de la
piste, traversée par une dépression du terrain, ressemblant à
un lit de ruisseau desséché, de 25 m de largeur moyenne et de
3 à 4 m de profondeur, traversée à son tour par la route en
remblai Lens-Crans.

Coordonnées 601.600/127.500, 1420 m/m, commune de Lens VS.

24. Météo

Le Jour de l'accident, la situation générale était caractérisée par un temps de traîne entre deux invasions d'air froid. Conditions locales à 1300 h : couverture 7/8 à 900 m/s, visibilité 4 km, vent ouest de 3 à 5 kts, pression 857 mb, température -2°, humidité relative 85 p.c.

25. Organisation

L'accident survint dans le cadre de l'école d'aviation de la Section Valaisanne de l'Aéro-Club Suisse, qui disposait d'une autorisation accordée par l'Office fédéral de l'air le 27 Janvier 1955, de durée illimitée.

3. HISTOIRE DU VOL ET DE L'ACCIDENT

31. Le mercredi, 29 janvier 1964, le pilote, qui participait à un cours d'atterrissage sur glaciers, organisé par la Section Valaisanne de l'Aéro-Club Suisse, reçut l'ordre de ramener l'avion Piper Cub HB-OPE de Crans à Sion. Selon le pilote, les opérations suivantes ont été effectuées au cours de la préparation du vol :

- chauffage 10 minutes,
- essais des magnétos à 1700 t/m,
- freinage du moteur à 2000 t/m et essai du réchauffeur (baisse de 200 à 300 t/m),
- fermeture du réchauffeur,
- mixture tirée d'environ 8 mm,
- volets sur position décollage,
- pleins gaz freins serrés.

32. Le décollage a lieu en direction ouest à 1139 HEC. Le moteur répond bien, et l'avion décolle normalement au bout de 130 m environ. A quelques mètres de hauteur, le pilote constate une perte de puissance. Il rend aussitôt la main et touche le sol après avoir passé la dépression au bout de la piste. L'avion rebondit sur 100 m et bute avec la pointe des skis au pied du talus de la route en remblai qui traverse la dépression de terrain. Le train est fauché, roues et skis sont

repliés du côté droit, l'avion passe au-dessus de la route, où l'hélice est arrachée, et s'arrête sur une bosse à 30 m environ après avoir effectué un demi-tour à droite.

4. DOMMAGES

41. Le pilote fut légèrement blessé.

42. L'avion fut détruit à 60 p.c.

43. Les dégâts au terrain furent insignifiants.

5. CONSTATATIONS ULTERIEURES

L'examen du moteur, du carburateur et des conduites d'essence ne décela rien d'anormal.

6. DISCUSSION

61. La baisse de régime de 200 à 300 t/m, constatée par le pilote lors de l'essai du chauffage du carburateur paraît importante, mais n'a rien d'extraordinaire. La décision du pilote de partir était justifiée.

62. Les conditions météorologiques ont certainement pu provoquer un givrage du carburateur. Vu les circonstances et en l'absence d'une autre cause manifeste de la perte de puissance, un tel givrage est assez probable.

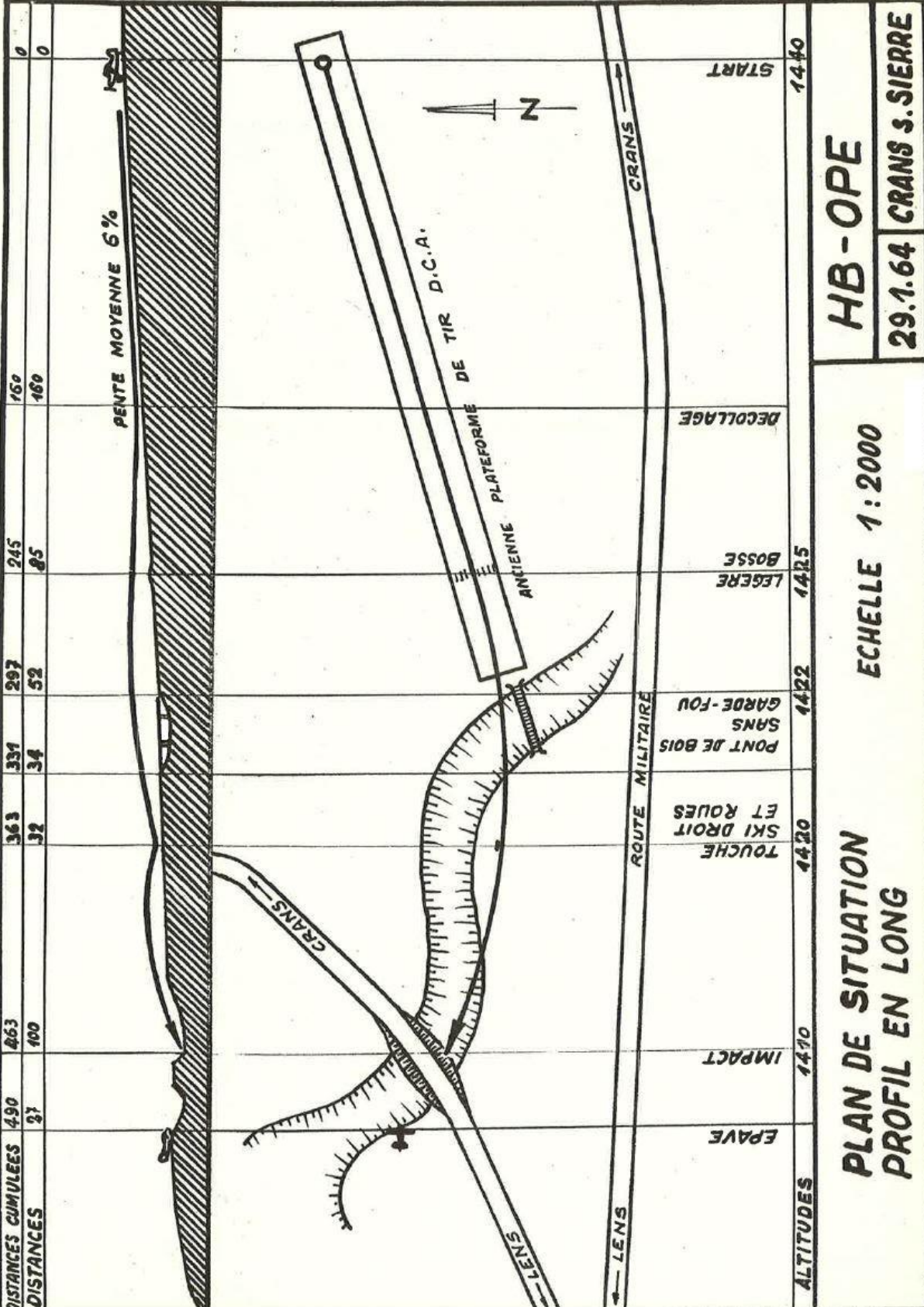
63. Il n'est pas inutile d'ajouter que la présente discussion, en l'absence d'éléments objectifs déterminants, se fonde en fait uniquement sur les dépositions du pilote.

7. CONCLUSION

La Commission arrive, à l'unanimité, à la conclusion suivante : L'accident est probablement dû à une perte de puissance survenue au décollage, consécutive à un givrage du carburateur.

Lausanne, le 17 juin 1964.

Etabli le 19 juin 1964.



HB-OPE
29.1.64 CRANS S. SIERRE

PLAN DE SITUATION
PROFIL EN LONG
ECHELLE 1:2000