



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

**concernant l'accident**

de l'avion Piper J3C HB-ONH

survenu le 23 septembre 1967

sur le champ d'aviation de Bex

**Décision prise par voie de circulation**

LA COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS D'AERONEFS

dans l'affaire

accident de l'avion Piper J3C HB-ONH

survenu le 23 septembre 1967

sur le champ d'aviation de Bex

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2 de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1<sup>er</sup> avril 1960,

et d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 et s. des prescriptions susmentionnées

d é c i d e    :

Le rapport d'enquête du 13 octobre, transmis à la Commission le 16 octobre, est approuvé.

Circulation 9./20.11.1967.

Rapport d'enquête  
concernant l'accident  
de l'avion Piper HB-ONH  
survenu le 23 septembre 1967  
sur le champ d'aviation de Bex

0. RESUME

Le pilote mit en marche le moteur de l'avion Piper L-4 HB-ONH en tournant l'hélice à la main, alors que son passager était assis seul dans l'avion. La machine se mit à rouler et entra en collision avec un avion en stationnement.

1. ENQUETE

L'accident s'est produit le 23 septembre 1967 à 1400 heures locales. Alerté par le service de piquet de l'office fédéral de l'air, le soussigné s'est rendu tout de suite à Bex, où l'enquête a été ouverte à 1500 heures locales.

Les autorités cantonales n'ont pas pris part à l'enquête.

2. ELEMENTS

21. Personnes participantes

211. Pilote : année de naissance 1940

Licence de pilote privé du 25 juillet 1967, valable jusqu'au 11 mai 1968.

Début de la formation aéronautique : 27 mai 1967.

Expérience : 50 heures et 260 atterrissages, dont 25 heures et 133 atterrissages comme commandant de bord.

Le pilote ne volait que des Piper L-4 et des Piper "Super Cub".

212. Passager : année de naissance 1945

Ni titres ni expérience aéronautiques.

## 22. Avions

### 221. HB-ONH

Propriétaire et exploitant : Club d'aviation des  
Placettes, Bex

Type : Piper J3C

Constructeur : Piper Aircraft Corporation,  
USA

Année de construction : 1944

Moteur : Continental-Rolls Royce 0-  
200-A de 100 CV

Hélice : fixe métallique

Caractéristique : biplace monomoteur à aile  
haute

### 222. HB-EEU

Propriétaire et exploitant : Club déviation des  
Placettes, Bex

Type : Jodel DR-1050 M1

Constructeur : Centre Est aéronautique,  
France

Année de construction : 1965

Moteur : Rolls Royce 0-200-A de 100  
CV

Hélice : fixe métallique

Caractéristique : monomoteur, quatre places à  
aile basse

## 23. Terrain

Champ d'aviation de Bex, devant le hangar sud.

Coordonnées géographiques : 46.15.33 N/06.59.14 E.

## 24. Météo

La météo n'a joué aucun rôle dans l'accident.

### 3. HISTOIRE DE L'ACCIDENT

Le 23 septembre 1967 le pilote avait invité son cousin à effectuer un vol avec l'avion Piper HB-ONH. Après avoir sorti l'appareil du hangar, le pilote installa son cousin dans le siège arrière en lui demandant d'appuyer sur les pédales pour freiner. Ensuite il actionna la pompe à injection et fit aspirer le mélange, allumage coupé, en donnant quelques tours à l'hélice. Finalement il mit le contact et tourna à nouveau l'hélice. Le moteur partit au premier coup et l'avion, avec le passager à bord, commença aussitôt à avancer en direction de l'avion Jodel HB-EEU stationné correctement, env. 10 m plus loin, devant le hangar. Le pilote se précipita vers la cabine de son avion pour l'arrêter mais ne put empêcher que l'aile droite du Jodel ne fût sérieusement endommagée par cinq coups successifs de l'hélice métallique du Piper.

### 4. DOMMAGES

#### 41. HB-ONH

Hélice légèrement endommagée.

#### 42. HB-EEU

Aile droite gravement endommagée. Dommage : env. 20 %.

### 5. DISCUSSION

Dans le manuel "Ecole de vol à moteur, technique de vol" de l'inspecteur de vol à moteur de l'OFA, qui sert de base officielle pour l'instruction pratique, il est recommandé sous chapitre V "instruction au sol" :

... "Dès que l'avion est sur l'aire de stationnement, placez les cales devant les roues, même et surtout s'il est muni de freins de parc."

... "Ne laissez jamais un passager seul dans l'avion pendant que vous lancez le moteur à la main, car votre passager risque de prendre un baptême de l'air combiné avec son premier vol seul..."

Le pilote n'a pas suivi ces conseils bien que l'avion ne fût pas muni de freins de parc. En outre l'instruction qu'il a

donnée à son cousin a été incomplète, car il ne l'a pas rendu attentif au fait qu'il y a deux paires de pédales à chaque siège, l'une pour le gouvernail de direction, l'autre pour les freins. Le passager a très probablement actionné les pédales du gouvernail ; en tout cas, l'examen des freins fait après l'accident a démontré qu'ils étaient en parfait état de fonctionnement.

#### 6. CONCLUSION

L'accident est dû au fait que le pilote n'a pas pris les mesures de précautions nécessaires en mettant en marche le moteur de son avion.

Berne, le 13 octobre 1967

L'enquêteur