



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

**concernant l'accident**

de l'avion Piper PA-18 HB-OPH

du 23 juin 1962

près de Leymen (Haut-Rhin, France)

**séance de la commission**

Procédure sommaire

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

dans l'affaire  
accident de l'avion Piper PA-18 HB-OPH  
du 23 juin 1962  
près de Leymen (Haut-Rhin, France)

se fondant sur l'art. 32.2 et d'entente avec le Bureau d'enquêtes, en application de la procédure sommaire selon les art, 27 ss, de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1<sup>er</sup> avril 1960,

d é c i d e :

1. de prendre acte du Rapport d'enquête de première information, établi par le Commandant-Adjoint de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse le 26 juin 1962, et transmis à la commission le 24 août 1962,
2. de renoncer à d'autres recherches et à d'autres mesures.

Circulation 1<sup>er</sup>/15 septembre 1962.

---

Secrétariat Général  
à l'Aviation Civile

Saint-louis, le 26 juin 1962

---

Aéroport de Bâle -  
Mulhouse

A C C I D E N T   D ' A V I A T I O N

Rapport d'enquête de première information effectuée par  
Commandant-Adjoint de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse.

---

Date de l'accident : 23 juin 1962 à 16,30 TU

Lieu de l'accident : au lieu dit GALABURY sur le  
territoire de la commune de  
Leymen (Haut-Rhin) à 2,500 km  
au SSW du village de Leymen.

Aéronef : Piper PA 18 HB-OPH

Propriétaire et exploitant : privé ; Aéroclub Spalen - Bâle  
(Suisse)

Nature du vol : Vol local depuis l'aérodrome de  
Bienne (Suisse)

Passagers : Néant

Résumé et nature de l'accident :

Parti de Bienne pour un vol local, constatant que son moteur  
s'arrêtait, le commandant décide un atterrissage d'urgence en  
campagne. Au cours de l'atterrissage l'avion passe sur le dos  
et subit des dégâts, le pilote est légèrement blessé.

Conséquences

| Personnel |       |                                    | Matériel % de destruction  | Tiers   |
|-----------|-------|------------------------------------|----------------------------|---|
|           | Tiers | Blessés                            |                            |   |
| Equipage  | néant | Pilote auriculaire gauche fracturé | Dégâts apparents 20 à 30 % | Dégâts minimes occasionnée dans un champ d'avoine environ 50 m <sup>2</sup> |
| Passagers | néant | néant                              |                            |   |

### Renseignements sur l'équipage

Fonction à bord au moment de l'accident :

Pilote commandant de bord

Date et lieu de naissance :

Année de naissance 1901 à Rocabianca (Italie)

Brevets et licences :

Licence suisse pilote privé avion du 25.4.56 valable jusqu'au 25.10.63

Heures de vol :

au total 300 h environ

mois

dont : 4,48 hrs au cours du de juin

mois

2,23 hrs au cours du de mai

mois

5,48 hrs au cours du d'avril

mois

2,09 hrs au cours du de mars

sur le type d'aéronef accidenté

285,56 hrs

au cours des deux mois précédents

7,11 hrs

dans les 46 heures précédentes

0,42 hrs

### Renseignements sur le matériel

A) Planeur

Constructeur : Piper Aircraft Corp.  
Lock Haven

Type : Piper PA 18" 150"

Nr. de série : 18.5517

Certificat d'immatriculation : sans nr. en date du  
24.4.1957

Certificat de navigabilité : sans nr. en date du  
24.4.1957 valable du  
27.3.62 au 15.4.63  
visite effectuée par  
l'Office Fédéral de  
l'Air suisse

Visite prévol effectuée par : pilote

Temps total d'utilisation : 285,36 hrs

Depuis dernière  
révision générale : 285,36 hrs

Depuis dernière révision  
périodique : 9,54 hrs

B) Groupe motopropulseur : Lycoming DIV of AVRO  
Corp.

Type et puissance : 0.320 de 150 HP

Numéro de série : 5999 - 27

Temps de fonctionnement  
au total : 285,36 hrs  
depuis dernière révision générale : 285,36 hrs  
depuis dernière révision périodique : 9,54 hrs

C) Hélice

Constructeur : Sensarich corp.  
Lancaster/PA USA

Type : M7 - 4 - DM

|   |            |
|---|------------|
| <u>Nr. de série</u> :                                       | 21367      |
| <u>Temps de fonctionnement</u><br><u>au total</u> :         | 285,36 hrs |
| <u>depuis dernière</u><br><u>révision générale</u> :        | 285,36 hrs |
| <u>depuis dernière</u><br><u>révision périodique</u> :      | 9,54 hrs   |
| <u>Instruments de pilotage</u><br><u>et de navigation</u> : | sans objet |
| <u>Devis de poids et de centrage</u> :                      | sans objet |

### Circonstances de l'accident

Parti de Bâle-Mulhouse pour Bienne (Suisse), le 23 juin 1962 à 0902 TU, le pilote, à bord du Piper PA 18 HB-OPH atterrit sur cet aérodrome à 09,44 TU.

Au cours de l'après-midi, le pilote décide d'effectuer un vol local toujours à bord du HB-OPH dont il est propriétaire et décolle à 1557 TU.

Le temps est magnifique, le vol s'effectue sans incident. Toutefois après trente minutes de vol, alors qu'il survole les derniers contreforts du Jura suisse à proximité de la frontière française, à une altitude de 3000 ft, le moteur du HB-OPH accuse des ratés. Ces derniers deviennent rapidement plus fréquents, et le moteur s'arrête. Le pilote actionne le démarreur, le moteur repart pour s'arrêter aussitôt. Le pilote pensant tout de suite et uniquement à une panne moteur, décide un atterrissage d'urgence en campagne.

Pour cet atterrissage, le terrain qu'il survole lui semble favorable. Ce terrain situé à 2 km 500 au SSW du village de Leymen (Ht. Rhin) se présente ainsi dans une vallée très large, orienté suivant un axe sensiblement est/ouest, ses dimensions voisines de 400 x 300 mètres. Ce terrain présente une légère pente suivant l'axe ouest/est et une légère déclivité suivant l'axe nord/sud.

Effectuant quelques virages moteur coupé pour perdre de l'altitude, le pilote prend toutes ses dispositions pour effectuer son atterrissage en campagne, les volets sont

sortis, le pilote présente le HB-OPH suivant un axe orienté ouest/est, conserve à ce dernier une vitesse suffisante pour franchir un obstacle qui se présenterait devant lui au dernier moment, le HB-OPH se pose dans un champ d'avoine dont les épis ont une hauteur maximum de 40 centimètres, roule Bur une distance de 54 mètres lorsque le pilote aperçoit devant lui que le terrain sur lequel roule son avion, présente tout à coup un décrochement, dont la hauteur ne dépasse pas un mètre, et Bur lequel il ne comptait pas. Craignant de ne pouvoir le franchir et de s'écraser eh contrebas, le pilote freine brutalement l'avion, pique du nez, se met en pylône et passe sur le dos.

Le pilote brise le plexiglas de l'habitacle, alors que presque aussitôt un automobiliste de passage sur une route proche qui avait assisté à l'accident se rend rapidement auprès de l'appareil, aide le pilote à sortir de l'habitacle, et constatant que ce dernier saigne à la main gauche, le conduit rapidement dans un hôpital de Bâle, ville la plus proche.

L'appareil subit les dégâts suivants :

- hélice une pale voilée
- calandre du radiateur d'huile enfoncée
- plan droit arraché du fuselage à sa partie avant
- les deux haubans de soutènement du plan droit pliés
- plan gauche tôles de recouvrement de la partie inférieure près du fuselage arraché
- partie supérieure de l'habitacle enfoncée, plexiglas brisé
- partie supérieure dérive froissée
- support du bâti moteur déformé

alors que le pilote s'en tire sans blessures graves n'ayant qu'une fracture de l'auriculaire de la main gauche.

#### Causes de l'accident

L'arrêt du moteur est la cause initiale de l'accident et cet arrêt est dû exclusivement à un manque de carburant.

Après l'accident et examen de l'aéronef, il a été constaté que sur les deux réservoirs qui équipent l'avion, le réservoir gauche était vide, alors que le réservoir droit était plein, le robinet d'alimentation en carburant se trouvant lui sur la position réservoir gauche.

Il semble donc que le pilote a volé en utilisant exclusivement le carburant du réservoir gauche jusqu'à épuisement complet de celui-ci et n'a pas, pour une raison incompréhensible, pensé à basculer sur le réservoir droit.

Le pilote au départ de Bâle-Mulhouse a rempli un plan de vol sur lequel l'autonomie portée était de 03,30 hrs. Un des réservoirs, le gauche vraisemblablement, n'était pas entièrement plein puisque l'autonomie du Piper PA 18 d'une consommation horaire voisine de 35 litres au maximum, se situe aux environs de 04,00 hrs.

Le pilote a effectué le trajet Bâle-Mulhouse - Bienne, durée du vol 42 minutes, compte tenu du roulage au sol au départ et à l'arrivée; on peut estimer le temps de fonctionnement du moteur à 50 minutes et la consommation d'essence à 30 litres. Au cours du vol local, celui-ci ayant duré entre 33 et 45 minutes, car l'heure de l'accident n'a pu être précisée avec exactitude, la consommation a dû être de 27 litres, soit au total 57 litres. Il serait donc resté environ 8 litres d'essence dans le réservoir gauche, celui-ci étant d'une contenance totale de 65 litres.

Ceci est confirmé par pilote dans son rapport qui indique qu'au départ de Bienne il constate que son réservoir gauche contient 1/4 de carburant, soit environ 16 litres qui lui permettent 30 minutes de vol environ avant épuisement complet du carburant contenu dans le réservoir.

Le décollage ayant eu lieu à Bienne à 1557 et l'accident à 1630 TU, 33 minutes se sont donc écoulées, confirmant ainsi le fait.

La quantité d'essence contenue dans le réservoir gauche n'était donc plus suffisante pour assurer une alimentation normale du moteur. Compte tenu du peu d'essence contenu dans le réservoir, l'alimentation du moteur était intermittente suivant l'assiette de l'avion. C'est pourquoi le moteur a



redémarré lorsque le pilote a remis le moteur en route après la première interruption de fonctionnement.

Voyant le moteur s'arrêter, et ne pensant à aucun moment que cet arrêt pouvait provenir d'un manque d'essence, le pilote s'est préparé pour un atterrissage d'urgence. Ce dernier a convenablement choisi un terrain propice pour cette manœuvre, toutefois la vue aérienne de la topographie du sol ne lui a pas permis d'apercevoir le léger décrochement du terrain qui lui a été fatal lors de son atterrissage, et qui est une cause concourante de l'accident.

Le pilote pose le HB-OPH convenablement, contact coupé, volets sortis, aperçoit le décrochement du terrain dont il surestime la hauteur, freine brutalement. L'avion stoppe brusquement, pique du nez, se met en pylône et retombe sur le dos.

Le pilote est un pilote sérieux, connaissant bien son avion puisque toutes ses heures de vol, à l'exception des heures effectuées pour l'obtention de son brevet, ont été effectuées sur cet aéronef. Mais il est certain que l'âge jouant (61 ans) il n'a plus les réflexes assez prompts ou suffisants qui sont nécessaires à un pilote qui se trouve dans une situation critique. Il est regrettable qu'ayant effectué et pris toutes les dispositions pour un atterrissage d'urgence, il n'ait pas un seul instant pensé à la panne d'essence, qui en réalité n'en était pas une puisque son réservoir droit était entièrement plein.

D'autre part, il a surestimé la dénivellation qui s'est présentée devant lui, car il aurait pu franchir celle-ci sans incident et continuer sa course après avoir quitté le sol un court instant, sa vitesse étant encore suffisante à ce moment-là.

On peut toutefois remarquer que malgré tout la chance n'a pas été avec le pilote, car si la trajectoire avait été déportée de 10 mètres à droite ou à gauche de la trajectoire choisie, le terrain ne présentait aucune dénivellation et l'atterrissage se serait passé vraisemblablement sans incident.

AEROPORT DE BALE - MULHOUSE

Le Commandant-Adjoint