

ACCIDENT

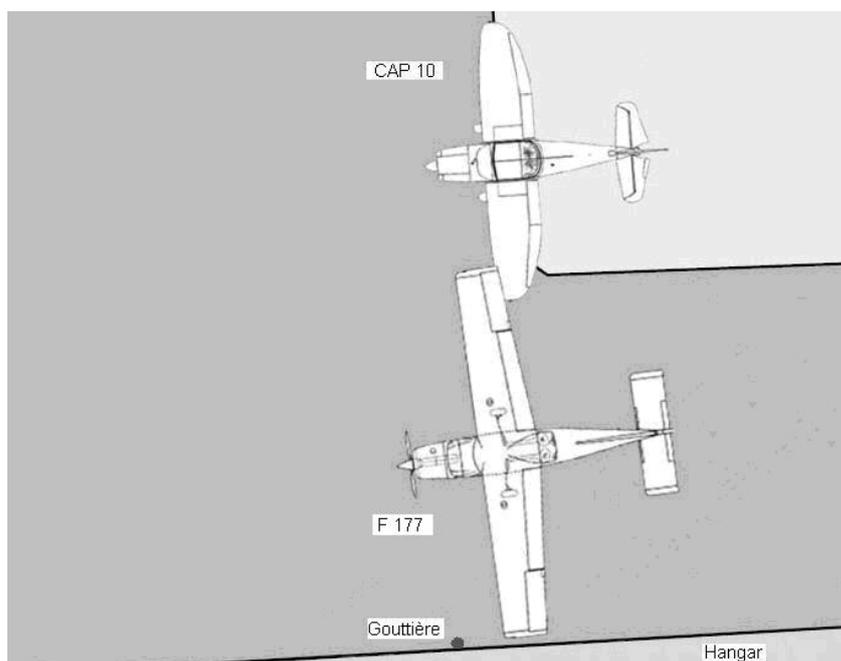
17 novembre 2007 - avion immatriculé F-GAAO

| | |
|-------------------------|--|
| Événement : | blessure du passager par l'hélice tournante. |
| Cause identifiée | conscience insuffisante du risque. |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Conséquences et dommages : | passager gravement blessé. |
| Aéronef : | avion Reims Aviation F 177 RG « Cardinal RG ». |
| Date et heure : | samedi 17 novembre 2007 à 14 h 55. |
| Exploitant : | privé. |
| Lieu : | AD Saint-Cyr-l'École (78). |
| Nature du vol : | local. |
| Personnes à bord : | pilote + 1. |
| Titres et expérience : | pilote, 48 ans, PPL(A) de 1997, 480 heures de vol dont 220 heures sur type, 30 heures dans les trois mois précédents. |
| Conditions météorologiques : | observées à Villacoublay distant de 5 NM : vent 090° / 06 kt, CAVOK, température 7 °C, QNH 1026 hPa. |

CIRCONSTANCES

Le pilote et son passager sortent l'avion du hangar pour un vol local. En raison de l'encombrement de l'aire de stationnement, ils le reculent pour le placer entre le hangar à gauche et un Cap 10 à droite (voir croquis ci-après), légèrement en avant de ce dernier. A ce moment, le pilote du Cap 10 arrive et demande au pilote du F 177 de déplacer son avion derrière le Cap 10 car il pense partir rapidement. Le pilote du F 177 recule son avion. Lors de cette manœuvre, l'aile du F 177 passe au-dessus de l'aile du Cap 10.



Position du F-GAAO au moment de l'accident

Le pilote du F 177 explique qu'il effectue la visite pré-vol, s'installe à bord et procède à la mise en route. Cinq minutes plus tard, il débute le roulage en surveillant l'espacement entre l'intrados de l'aile droite et le haut du triangle situé à l'extrémité de l'aile gauche du Cap 10. L'aile passe au-dessus de celle du Cap 10. Le pilote fait remarquer à son passager, sur un ton agacé, que le Cap 10 est toujours stationné. Il surveille ensuite l'espacement entre le saumon de l'aile gauche et le hangar. Alors que l'avion a avancé de deux mètres environ, le pilote aperçoit une gouttière descendant le long du hangar et interrompt le roulage pour éviter de la heurter.

A ce moment, le pilote du Cap 10 démarre le moteur. Le pilote du F 177 annonce à son passager qu'il souhaite arrêter le moteur pour aller évaluer la situation. Ce dernier répond immédiatement qu'il peut s'en charger. Sans autre concertation avec le pilote, le passager descend et se dirige directement vers l'avant du F 177 en regardant l'extrémité de l'aile gauche. Il se protège du souffle de l'hélice sur sa droite à l'aide de son manteau. L'hélice en rotation le blesse gravement au visage et aux mains.

Le pilote et le passager avaient l'habitude de voler ensemble depuis plusieurs mois. Le passager avait effectué quelques heures de vol en instruction en 1999, il s'était ainsi progressivement familiarisé avec l'activité aéronautique. Le pilote explique que le passager est une personne active toujours prête à rendre service. Le passager précise que sa décision était motivée par sa volonté d'éviter au pilote l'arrêt du moteur et que c'est ce qui a pu l'inciter à réagir de manière impulsive et précipitée.

Avant l'accident, six avions étaient positionnés sur une surface d'environ vingt-cinq mètres sur trente dépourvue d'indications d'emplacement.

Cinq avions ont été mis en route dans un court intervalle de temps. La multiplicité des sources sonores que constituaient les différentes hélices en rotation ainsi que les réflexions du son sur la paroi du hangar ont pu perturber l'estimation par le passager de la proximité de l'hélice du F 177.