



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

concernant l'accident

de l'avion Piper PA-28-181 HB-PFF

survenu le 14 août 1981
sur le champ d'aviation de La Côte

ZUSAMMENFASSUNG

Am 14. August 1981 flog der Pilot von Zürich herkommend das ihm unbekannte Flugfeld La Côte an. Seine Ankunft hatte er bereits am Vortag telephonisch angemeldet. Auf der Frequenz des Flugplatzfunkdienstes erhielt er keine Antwort.

Nach zwei zu hohen Anflügen auf Piste 04 mit anschliessendem Durchstarten flog der Pilot eine dritte Volte in geringer Höhe. Dennoch setzte das Flugzeug erst nach 2/3 Pistenlänge auf, hob zweimal wieder ab, brach leicht nach links aus, überrollte das Pistenende und kollidierte mit Büschen. Die Insassen blieben unverletzt, das Flugzeug wurde zerstört.

UNFALLURSACHEN

- Ueberrollen der Piste wegen unzweckmässiger Anflugtaktik.
- Fehlende Erfahrung auf kurzen Flugplätzen mit Hindernissen.
- Der Pilot stand unter Stress.

L'enquête préalable, menée par M. Jean Overney, a été close le 8 octobre 1981 par la remise du rapport du 4 septembre 1981 au président de la commission.

L'ENQUETE ET LES RAPPORTS D'ENQUETE N'ONT PAS POUR OBJECTIF D'APPRECIER JURIDIQUEMENT LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT (ARTICLE 2 ALINEA 2 ORDONNANCE CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION DU 20 AOUT 1980)

AERONEF Piper PA-28-181 HB-PFF
EXPLOITANT)
PROPRIETAIRE) Motorfluggruppe Zürich, Zürich

PILOTE Ressortissant suisse, né en 1945
LICENCE Licence de pilote privé

HEURES DE VOL	TOTAL	88:16	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	10:36
	TYPE EN CAUSE	35:49	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	10:36

LIEU Champ d'aviation de La Côte
COORDONNEES --- ALTITUDE 412 m/m
DATE ET HEURE 14 août 1981 1515 HEC (GMT + 2)

TYPE D'UTILISATION Vol privé VFR
PHASE DU VOL Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT Dépassement de piste

TUES ET BLESSES

	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLEMENT BLESSE	-	-	-
GRIEUREMENT BLESSE	-	-	-
INDEMNÉ OU LÉGEREMENT BLESSE	1	2	-

DOMMAGES A L' AERONEF Détruit
AUTRES DOMMAGES ---

DEROULEMENT DU VOL

Vers 13.15 h., le pilote décolle de l'aéroport de Zurich à bord de l'avion Piper PA-28-181 Archer HB-PFF à destination du champ d'aviation de la Côte. Il est accompagné de son épouse et d'un enfant.

Après avoir suivi la route Gösgen-Bienne-Yverdon-Saint-Prex, il atteint, vers 15 h., le point d'entrée Sierra du circuit de l'aérodrome de la Côte. Le pilote s'annonce à la radio, mais personne ne lui répond. Comme il avait, le jour précédent, annoncé par téléphone son arrivée, il est quelque peu décontenancé par ce silence. Il décide néanmoins de poursuivre son approche, annonçant ses positions successives à la radio. En survolant l'aérodrome, il constate que la piste 04 est en service.

En fin de vent arrière, il est en outre surpris de voir la densité des constructions dans le prolongement de l'axe de la piste. Perturbé par ces obstacles inattendus, il effectue la dernière partie du circuit trop près de l'aérodrome, de sorte que l'approche finale a lieu trop haut.

Le pilote remet les gaz et effectue un tour de piste, à l'issue duquel il se présente de nouveau trop haut. Après avoir interrompu une deuxième fois l'approche, il fait un circuit à plus faible altitude que les précédents. En finale, il a l'impression que son approche est cette fois correcte. Au moment de l'arrondi, il est surpris par le fait que l'avion semble "effacer" toute la piste sans prendre contact avec le sol. Après avoir survolé les deux tiers de la longueur disponible, le HB-PFF touche le sol, rebondit deux fois et dévie légèrement vers la gauche. Le pilote tente en vain de freiner l'avion, qui dépasse la piste et percute les buissons situés dans le prolongement de cette dernière.

FAITS ETABLIS

- Le pilote détenait une licence valable et était habilité à entreprendre le vol projeté. Aucun élément n'indique qu'il n'ait pas été en bonne santé au moment de l'accident.
- L'avion HB-PFF était admis à la circulation. Le poids et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites. L'enquête n'a révélé aucune défectuosité ayant pu jouer un rôle dans le déroulement de l'accident.

- La situation météorologique était la suivante (extrait du rapport du centre météo de Genève-Cointrin):

Situation générale: large zone de haute pression
Nuages: 1/8 Cu, base vers 1900 m/m
Visibilité: 9000 m
Vent: NE env. 5 noeuds, pointes jusqu'à 12 noeuds
Temp./Point de rosée: 25° / 12°
Pression: 1019 mbar QNH
Pos. du soleil: Azimut 222° Elev. 51°

- Lors de l'examen de l'épave, les volets d'atterrissage étaient sortis sur le deuxième cran (décollage sur piste avec surface molle).
- La dernière partie de la piste 04 était recouverte de foin.
- Le jour de l'accident, le pilote n'a plus téléphoné à l'aérodrome de la Côte avant d'entreprendre son vol.

ANALYSE

Le pilote avait une faible expérience de vol et était peu entraîné. Son dernier atterrissage sur piste en herbe remonte au 12 avril 1981. La plupart du temps, il utilisait de longues pistes en dur.

Conscient de son manque d'expérience sur terrains courts, il avait préparé son vol la veille et annoncé son arrivée par téléphone. Il eût été judicieux de sa part de s'informer auprès d'un instructeur ou d'un pilote expérimenté des conditions particulières de l'aérodrome de la Côte.

Il semble que le pilote n'ait pas accordé suffisamment d'attention au fait que le service radio - purement informatif - n'est pas assuré en permanence, de sorte qu'il ne pouvait compter sur une réponse. Cet élément est probablement le premier d'une série ayant contribué à créer chez lui une certaine insécurité.

La configuration topographique sous l'approche conduit à survoler des habitations à relativement faible hauteur; de plus, en courte finale, on se trouve au-dessus d'un terrain descendant. Ce sont probablement ces caractéristiques propres à la Côte qui ont poussé le pilote à resserrer son circuit d'approche, de sorte qu'il s'est trouvé trop haut au moment de franchir le seuil de piste. La remise des gaz était judicieuse, mais le fait que l'avion a de nouveau abordé trop

haut la deuxième approche finale a certainement contribué à perturber le pilote, de sorte qu'il a effectué son troisième circuit sous une pression psychologique croissante, accrue par les craintes exprimées par son petit passager.

Le sentiment éprouvé par le pilote lors de l'arrondi et les observations des témoins sur le comportement de l'avion pourraient être considérés comme des indices selon lesquels les volets d'atterrissage n'étaient pas entièrement sortis et contribuaient à renforcer l'effet de sol propre à ce type d'avion. Il est en outre possible que l'approche finale ait été effectuée à une vitesse trop élevée.

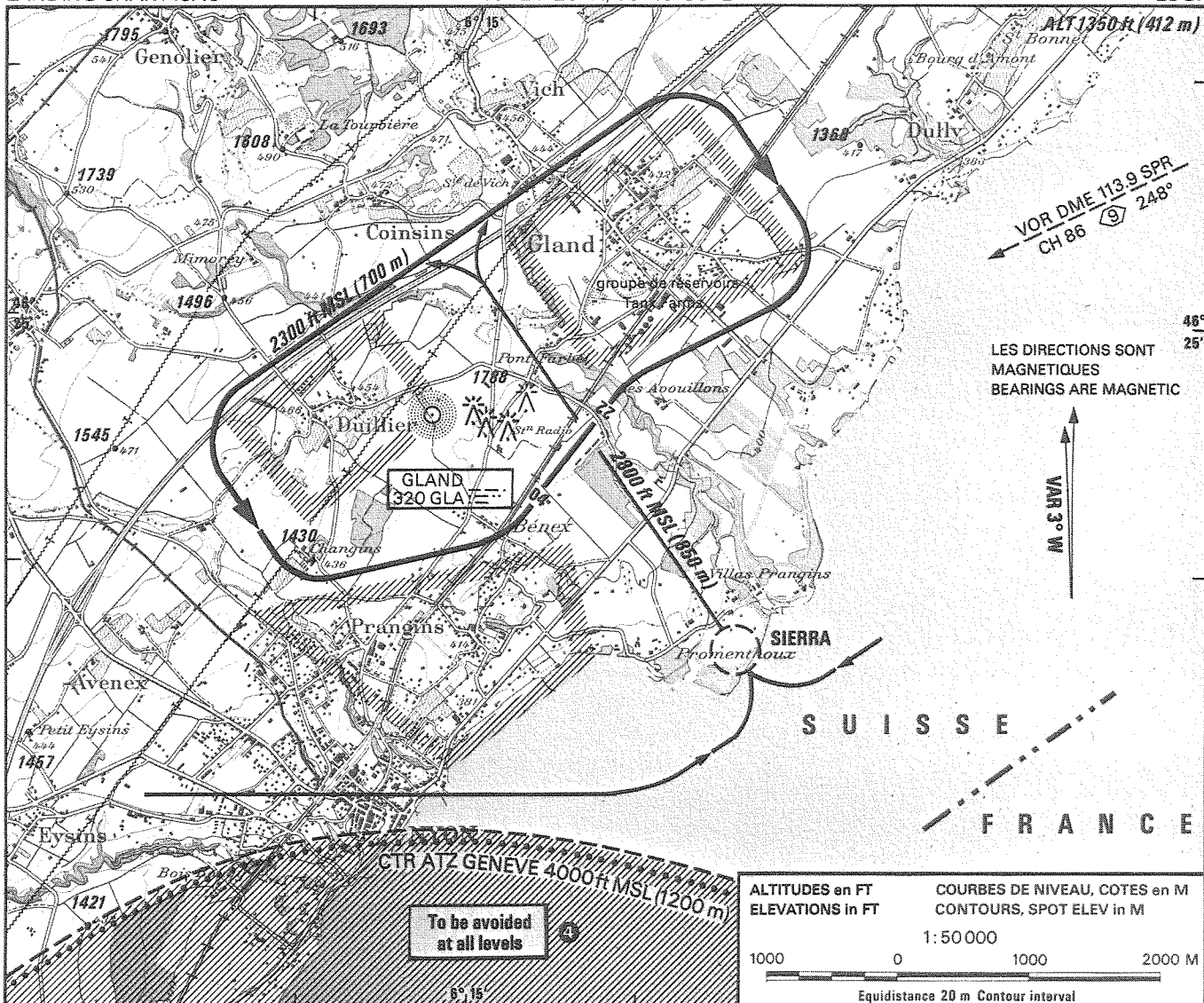
Le fait que le pilote n'a pas remis une troisième fois les gaz et qu'il s'est posé aux deux tiers de la piste peut être expliqué par la pression psychologique déjà mentionnée: il "devait" se poser cette fois.

CAUSES

- Dépassement de piste dû à une technique d'approche inadéquate
- Manque d'expérience sur terrain courts et encaissés
- Une situation de stress a joué un rôle.

Bern, le 29 janvier 1982

sig. Th. Kaeslin, dr en droit
sig. J.-P. Weibel
sig. F. Dubs
sig. Dr H. Hafner
sig. Ch. Ott, dr en droit



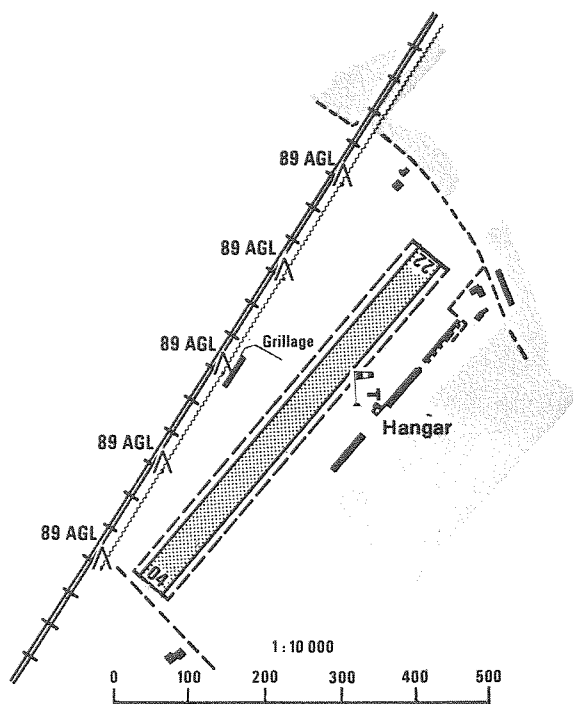
REMARQUES RMK

- Conditions d'utilisation/Conditions of use: PPR
Restrictions: voir aussi AGA 3/see also AGA 3
- Approche unique de l'aerodrome par le lac/
APCH AD only from the lake
- Zones à éviter/Areas to be avoided
- Secteur d'approche et d'envol: à éviter par
toutes les conditions météorologiques.
Approch and take-off sector: to be avoided
under all meteorological conditions.
TWR 118.70 TOUR DE GENEVE/GENEVA TOWER

INSTALLATIONS FACILITIES

RDO 123.65 MHZ AERODROME DE LA CÔTE O/R
CUST: O/R (AGA 1-3)
AVGAS

RWY MAG	M	Atterrissage LDG DIST	SFC	Résistance STRENGTH
043		570	Gazon	2,5 atm
223	570 x 40	570	GRASS	



Correction: entièrement révisée/ completely revised