



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

concernant l'accident

de l'avion Morane MS 885 HB-EYG

survenu le 2 août 1986

à l'aéroport de Lausanne-La Blécherette

## ZUSAMMENFASSUNG

Beim Ausrollen nach der Landung auf Piste 01 des Flughafens Lausanne spricht die rechte Bremse nicht mehr an. Das Flugzeug bricht nach links aus, überrollt das seitliche Pistenende und kollidiert mit einem Zaun.

Der Pilot kann das schwer beschädigte Flugzeug unverletzt verlassen.

### Ursache

Der Unfall ist auf ein Ausbrechen des Flugzeuges während des Ausrollens infolge eines Defekts an der rechten Bremse zurückzuführen.

Zum Unfall kann beigetragen haben:

mangelhafter Unterhalt des Flugzeuges.

L'enquête préliminaire, menée par Monsieur Daniel Coeytaux, a été close le 28 octobre 1986 par la remise du rapport du 2 octobre 1986 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 DU 20 AOUT 1980 CONCERNANT LES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION)

**AERONEF** Avion Morane MS 885 HB-EYG  
**EXPLOITANT** Privé  
**PROPRIETAIRE** Industrie-Leasing SA Zurich, Lausanne

**PILOTE** Citoyen suisse, année de naissance 1933  
**LICENCE** de pilote professionnel

<b>HEURES DE VOL</b>	TOTAL 1180	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 18:30
	TYPE EN CAUSE 4:50	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS 1:12

**LIEU** Aéroport de Lausanne-La Blécherette  
**COORDONNEES** --- **ALTITUDE** 610 m  
**DATE ET HEURE** 2 août 1986, 1455 HEC (UTC+2)

**TYPE D'UTILISATION** Vol privé  
**PHASE DU VOL** Atterrissage  
**NATURE DE L'ACCIDENT** Collision avec une clôture

**TUES ET BLESSES**

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

**DOMMAGES A L'AERONEF** voilure endommagée  
**AUTRES DOMMAGES** clôture endommagée

## CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le samedi 2 août 1986, le pilote atterrit à 1445 h sur la piste 01 de l'aérodrome de Lausanne, en provenance d'Yverdon.

Après l'atterrissage, lorsque le pilote freine, le frein droit devient inopérant. L'avion dévie alors à gauche, suivant la pente du terrain, sort de la piste et heurte une clôture.

Le pilote est indemne. L'avion est fortement endommagé, en particulier aux bords de bord d'attaque. La clôture a subi des dégâts mineurs.

## FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence valable de pilote professionnel. Aucun indice ne permet de penser qu'il n'était pas en bonne santé au moment de l'accident.
- L'avion était muni de certificats de navigabilité et d'admission à la circulation valables.
- La masse et le centrage étaient dans les limites prescrites.
- Le frein droit était défectueux et n'avait plus aucune action sur la roue correspondante.
- Dernier examen de l'état par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC): 10 juillet 1986 à 2583:25 h.
- Derniers travaux périodiques effectués (selon dossier technique de l'aéronef):
  - visite de 100 h le 6 octobre 1984 à 2528:59 h
  - service de 25 h le 8 octobre 1985 à 2555:04 h
- Mention dans le carnet de route de l'avion:

"Lausanne le 1.8.1986  
Contrôle de 100 h effectué"  
  
(Signature illisible, pas de timbre)
- La piste 01/19 était fauchée, le sol sec et dur.
- Les conditions météorologiques étaient bonnes et n'ont joué aucun rôle dans l'accident.

## ANALYSE

Le train d'atterrissage tricycle du Morane MS885 comporte une roue de proue à débattement libre, non reliée au palonnier. Pour diriger l'avion au sol, il faut recourir à l'utilisation différenciée des freins de roue indépendants. C'est pourquoi,

faute de frein à droite, le pilote n'a pas pu empêcher l'avion de dévier à gauche sous l'effet de l'inclinaison latérale du terrain, ni réussi à l'immobiliser à temps.

Le type en cause est équipé de freins à commande mécanique. L'examen de ce système sur le HB-EYG a révélé que la biellette qui sert à écarter les mâchoires de frein sous la poussée du câble de commande (annexes) était sortie de son logement, de sorte que l'action exercée sur la pédale de frein ne pouvait plus être transmise au frein lui-même.

La pièce en cause et le logement où elle coulissait étaient usés, présentant un jeu trop important.

Aucun contrôle de 100 h annuel n'ayant été attesté dans les règles en 1986, l'avion n'était pas autorisé au vol. Le rapport d'examen de l'OFAC du 10 juillet 1986 fait état de trois autres objections à corriger impérativement avant la mise en service de l'avion; le dossier technique ne fait aucune mention de leur correction.

Il est douteux que le contrôle de 100 heures inscrit le 1er août 1986 dans le carnet de route ait été effectué selon les prescriptions du constructeur de l'avion. En effet, la défec-tuosité qui a conduit à l'accident du 2 août 1986 aurait très probablement été détectée, car l'usure et le jeu constatés au cours de l'enquête ne peuvent en aucun cas s'être produits subitement.

En outre, il convient de relever que la tenue du dossier technique ne permet pas de reconstituer l'entretien et les réparations dont l'avion aurait fait l'objet.

## CAUSES

L'accident est dû à une perte de maîtrise de la trajectoire au sol, consécutive à une défec-tuosité du frein droit.

Facteur ayant pu contribuer à l'accident:  
insuffisances dans l'entretien de l'avion.

MM. J.-P. Weibel, M. Marazza, H. Angst et J.-B. Schmid ont pris part à la séance du 5 mars 1987. Le rapport final est approuvé à l'unanimité.

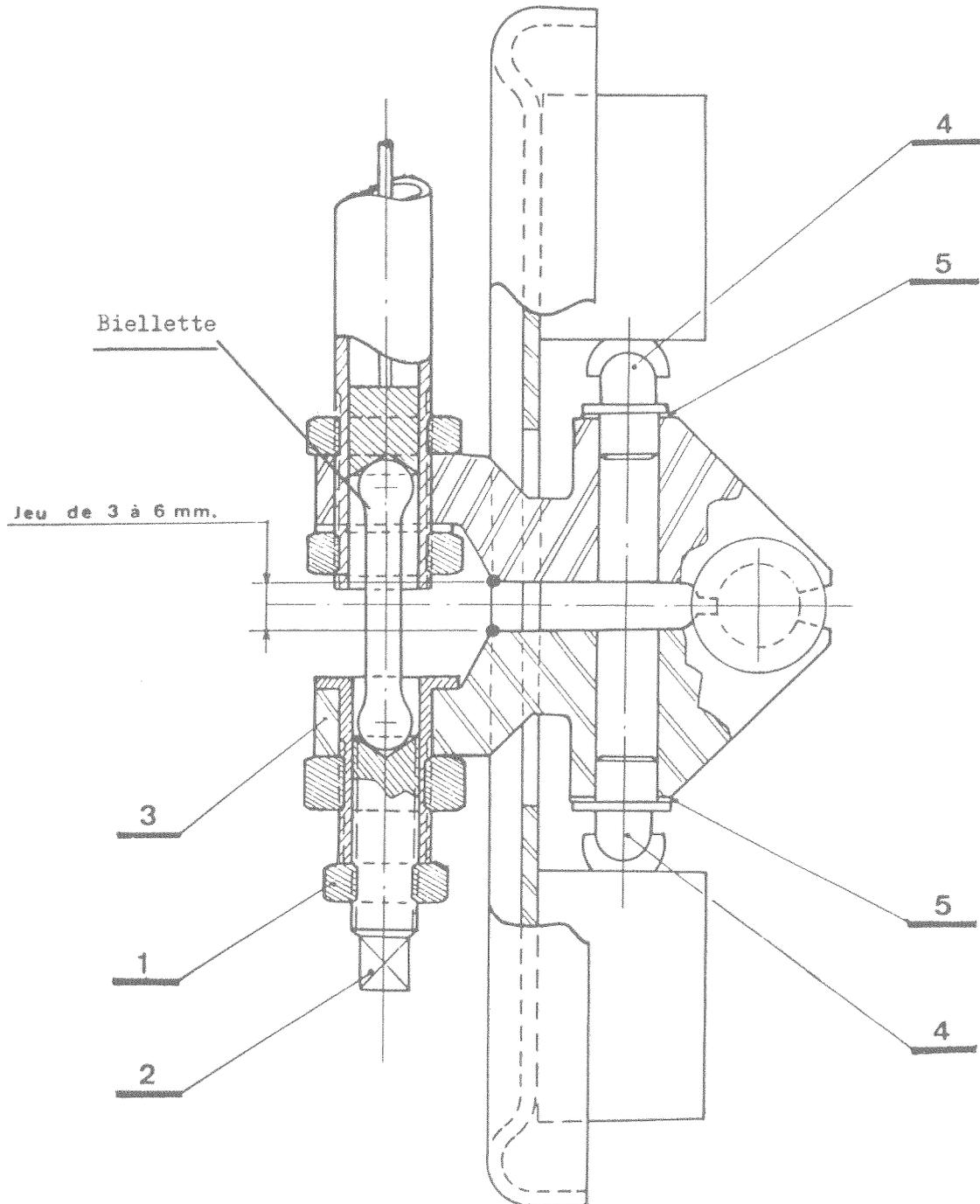
Berne, le 5 mars 1987

Commission fédérale d'enquête  
sur les accidents d'aviation  
Le vice-président:

sig. J.-P. Weibel

SOCATA  
RALLYE et COMMODORE  
ENTRETIEN

Annexe 1



REGLAGE DES FREINS

