



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

concernant l'accident

de l'avion turbopropulseur bimoteur, Beechcraft BE-200, F-BXOL
du 18 janvier 1992
à l'aéroport de Samedan/GR

Rapport final

Traduction

L'enquête préliminaire, menée par M. Hans Peter Graf, a été close le 21 juillet 1992 par la remise du rapport du 5 juin 1992 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 1985)

AERONEF Turbopropulseur bimoteur, Beechcraft BE-200 F-BXOL
 EXPLOITANT)Privé
 PROPRIETAIRE

PILOTE Ressortissant français, né en 1949

LICENCE de pilote professionnel

HEURES DE VOL

TOTAL	7201	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	19:50
TYPE EN CAUSE	161	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	6:15

LIEU Aéroport de Samedan

COORDONNEES --- ALTITUDE ---

DATE ET HEURE 18 janvier 1992, 1145 h locale (UTC+1)

TYPE D'UTILISATION Vol-taxi à caractère commercial

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Atterrissage trop court

TUES ET BLESSES

	EQUIPAGE	PASSAGERS	AUTRES
MORTELLEMENT BLESSE			
GRIEUREMENT BLESSE			
INDEMNÉ OU LÉGEREMENT BLESSE	2	7	

DOMMAGES A L' AERONEF hélice, moteurs, train avant

AUTRES DOMMAGES ---

PILOTE (Copi)

Ressortissant français, né en 1949

LICENCE

de pilote professionnel

HEURES DE VOL

TOTAL	3747	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	31:40
TYPE EN CAUSE	72:25	AU COURS DES 90 DERNIERS JOURS	8:00

Déroulement du vol

Le 18 janvier 1992, l'avion Beechcraft BE-200, immatriculé F-BXOL, décolle à 1045 h de Toussus-le-Noble (F) pour un vol-taxi à caractère commercial, avec deux pilotes et sept passagers à bord. Le vol IFR à destination de Samedan se déroule au FL 210 jusqu'au point "Albix", puis en descente en VFR vers l'aéroport. Les deux pilotes effectuent cette approche pour la première fois, le commandant (PIC) étant aux commandes. Ils utilisent la carte d'approche tirée du manuel Jeppesen, qui contient les principales indications de l'AIP (annexe 1). Le survol de l'aéroport a lieu à 10 000 pieds QNH, sur un cap sud-est. Après un virage à gauche de 180°, l'avion survole la piste en direction nord-ouest, pour se présenter à 6600 pieds dans la branche vent arrière du circuit de la piste 03. En courte finale, le virage à gauche est effectué à faible hauteur et avec une inclinaison latérale relativement élevée. Environ 128 m avant le seuil de la piste 03, le train principal heurte une couche neigeuse épaisse de 65 cm. La roue de proue est alors arrachée en s'enfonçant dans la neige. Reposant sur le nez et sur le train principal, l'avion BE-200 s'arrête à 530 m du seuil de la piste.

L'équipage déclare avoir tenté un atterrissage court. La vitesse en finale était de 110 noeuds (V réf. 99 noeuds), pour un taux de descente de 400 pieds/min.

En interprétant les indications de la carte, le PIC a cru comprendre que seuls les avions à réaction (jets) étaient autorisés à effectuer une approche directe.

L'équipage n'a relevé aucun défaut technique de l'appareil.

Faits établis

- Les documents officiels (exploitation et admission à la circulation) de l'avion étaient en cours de validité.
- Les pilotes détenaient des licences valables.
- La masse et le centrage se trouvaient dans les limites prescrites.
- Au moment de l'accident, la situation météorologique sur les lieux était la suivante : vent calme, visibilité supérieure à 30 km, 3/8 de cirrus élevés, temp./point de rosée : -14° / -21°, pression atmosphérique de 1030 hPa QNH.

L'équipage connaissait le SNOWTAM: "A) LSZS B) 01160700 C) 03 E) 20 F) NIL/NIL/NIL H) 5/5/5 N) 8 P) YES/YES/YES R) 7 S 01170700 T) RWY OPEN, CONT 50 PERCENT AVBL RWY WIDTH 20 M, REST OF RWY COVERED WITH ICE. TAXY WITH CTN ON TWY AND APRON DUE TO ICE".

Analyse

Etant donné la faible expérience de vol des deux pilotes sur le type d'appareil en cause, ainsi que leur entraînement réduit au cours des trois derniers mois, la compétence opérationnelle de l'équipage s'en trouvait passablement restreinte.

Un circuit correct pour la piste 03 donne une finale de 400 m seulement. Avec un avion tel que le BE-200, il ne peut être exécuté convenablement que si l'aéronef est stabilisé en finale et si l'équipage dispose d'un bon entraînement sur celui-ci. Selon ses propres indications, le PIC n'a pas choisi l'approche réservée aux avions à réaction (approche jet), directe et plus simple, parce qu'il croyait être tenu au circuit de piste avec un appareil équipé de turbines.

Autoriser les avions multimoteurs à effectuer une approche directe pour la piste 03 faciliterait beaucoup la tâche des pilotes non habitués aux conditions locales et améliorerait d'autant la sécurité.

Causes

L'accident est dû à :

- une approche inadéquate et non stabilisée;
- un manque d'entraînement en vol.

RECOMMANDATION

La CFEAA recommande d'autoriser les approches directes à LSZS sur demande.

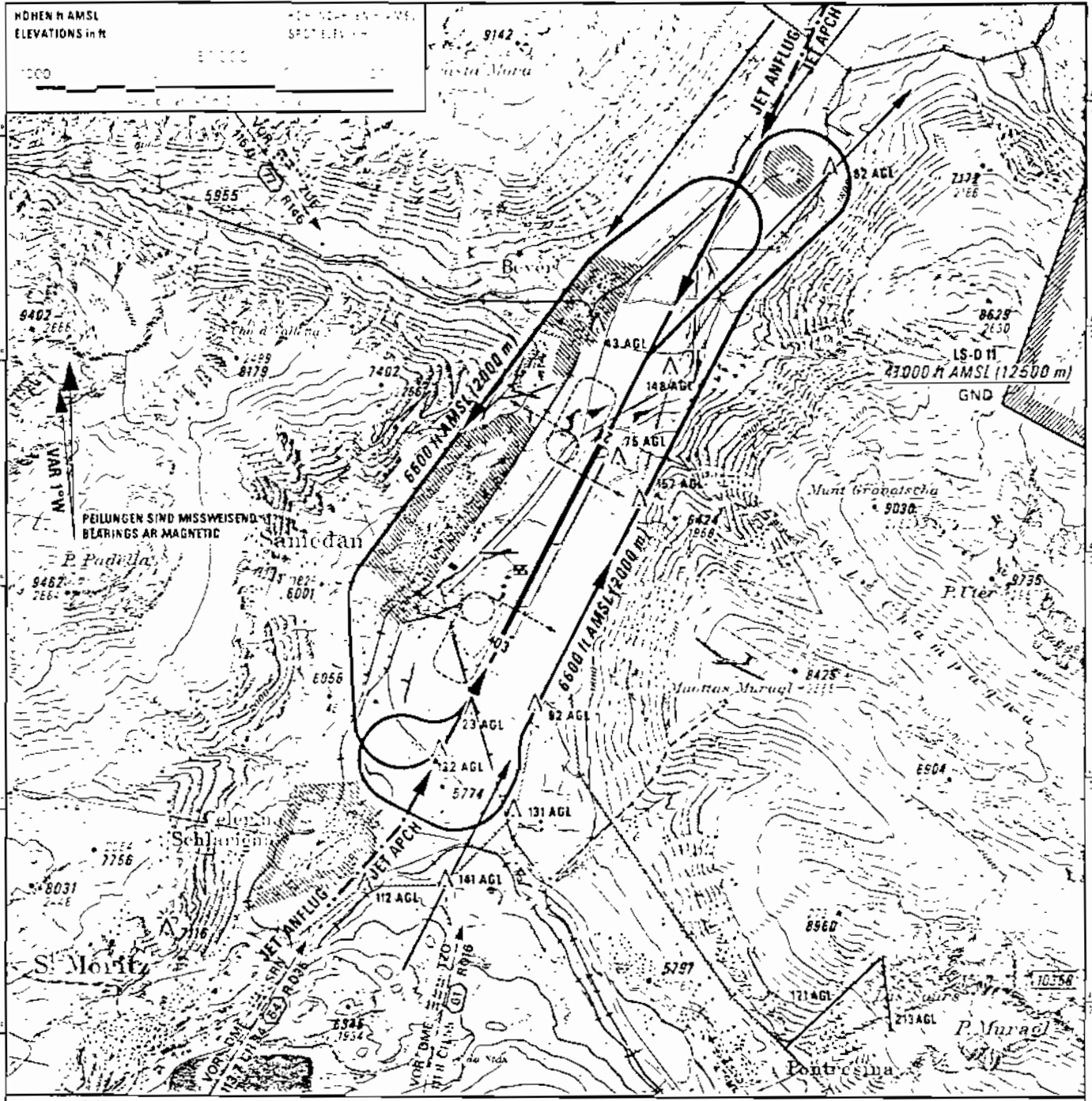
MM. H. Angst, J.-B. Schmid, M. Marazza, R. Henzelin et M. Soland ont pris part aux séances des 26 août 1992 et 28 octobre 1992. Le rapport final est approuvé à l'unanimité.

Berne, le 28 octobre 1992

COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE
EN CAS D'ACCIDENTS D'AVIATION

Le président:

sig. H. Angst



BEMERKUNGEN

1. 1 OCT-15 MAY
RWY 21: Fangnetz 60 m nach Pistenanfang. Darf nicht überrollt werden. THR 21 100 m versetzt.
2. Achtung auf Jets, längerer Anflug als normale Platzrunden.
3. LDI, OBST befeuert.
4. Zu meidende Räume:
5. Segelfluggetrieb
122.60 MHz HX Region Alpen
⇨ RAC 6-1 und LFHK Ergänzung

RMK

1. 1 OCT-15 MAY
RWY 21: Net 60 m from RWY extremity, not to be taxied over. THR 21 displaced 100 m.
2. Be alert for Jet ACFT having longer APCH than conventional AD circuits.
3. LDI, OBST LGTD
4. Areas to be avoided
5. GLD
122.60 MHz HX Region Alps
⇨ RAC 6-1 and ONAV complement

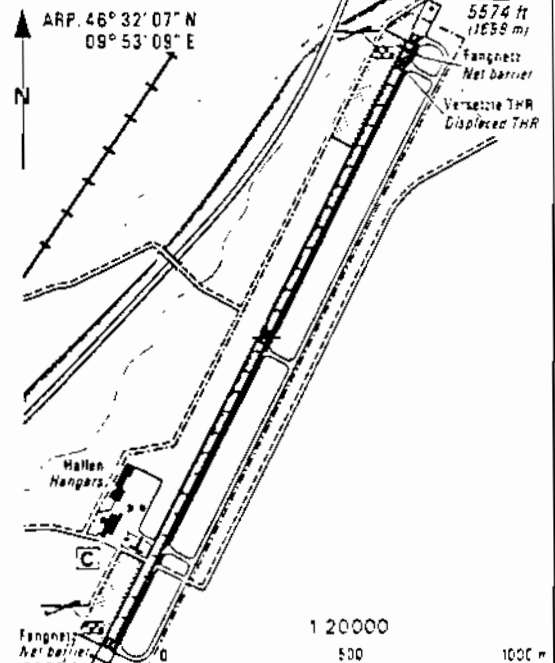
Siehe AIP RAC 6, Gebirgsflug/ See AIP RAC 6, Mountain Flying

EINRICHTUNGEN

TWR RDO 118.85 MHz Samedan Tower, Turm HX En. Ge
S1, PF, TF, CUST O R

FACILITIES

RWY MAG	AVBL LEN m	AVBL LEN LGD	AVBL LEN TKDF	Belag SFC	Tragfähigkeit STRENGTH
031		1800	1700		MLW 15.1
211	1800+40	1700	1600	ASPH	MLW 17.2 MLW 21.4



1 - will-tandby-ufien-achbetitel-completeness-revised

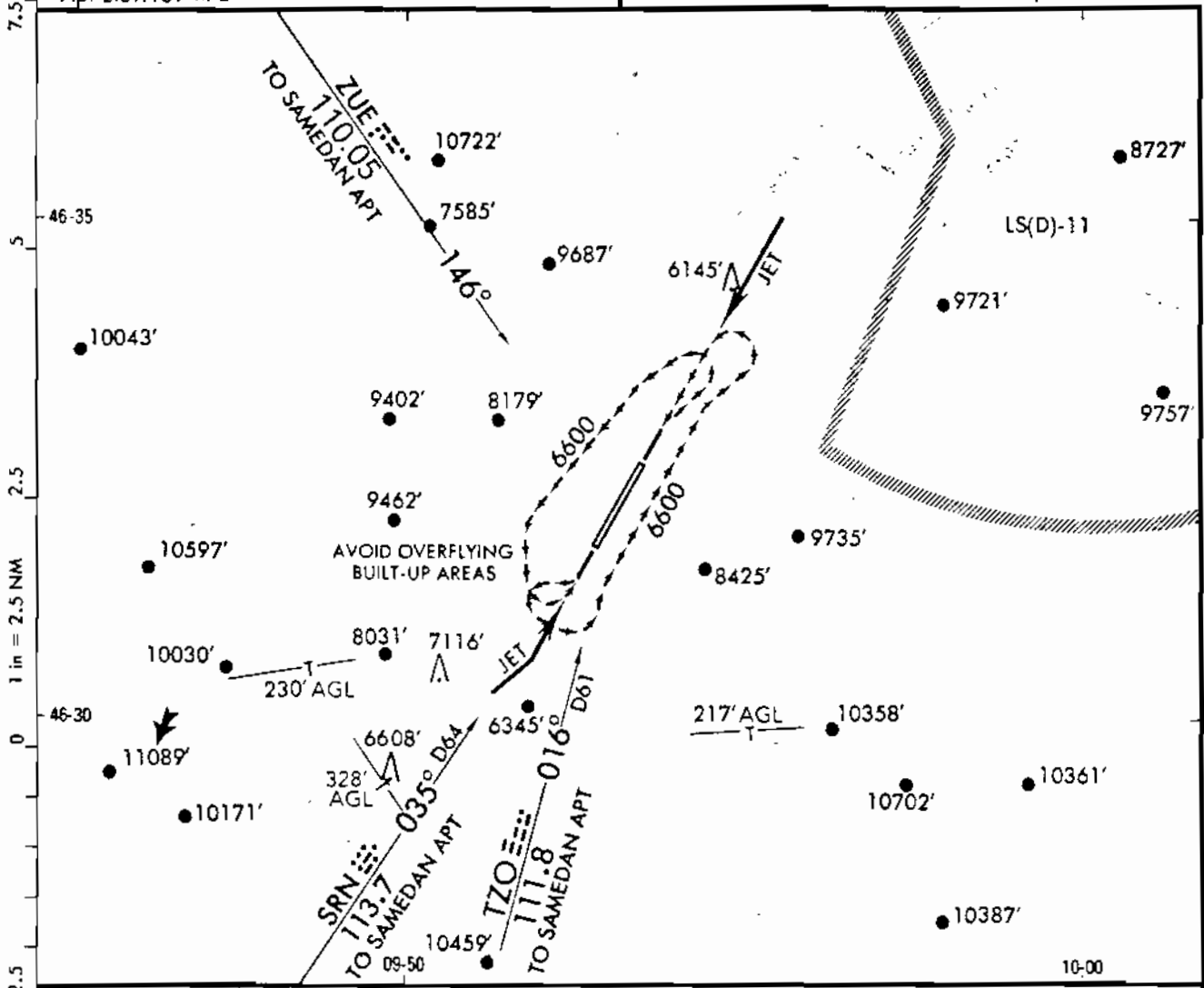
SAMEDAN
VICINITY CHART

*SAMEDAN Tower 118.85

Beilage 1

Alt Set: hPa
Apt Elev: 189 hPa

Apt. Elev 5600'



No instrument approach procedure established for this airport.