



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

concernant l'accident

de l'avion PA 28-180 Cherokee, HB-OLN

du 14 avril 1993

à l'aérodrome d'Ascona / TI

Zusammenfassung HB-OLN

Nach einem 20-minütigen Lokalflug mit drei Fluggästen an Bord, setzte der Pilot das Flugzeug Piper PA-28-180, HB-OLN, am Anfang der Hartbelagspiste 35 des Flugfeldes Ascona normal auf. Obwohl ihm noch 550 m Ausrollstrecke zur Verfügung standen, vermochte der Pilot das Flugzeug nicht rechtzeitig anzuhalten, dieses überrollte das Pistenende und kam in einem angrenzenden Erdwall zum Stehen.

Personenschäden entstanden keine. Das Flugzeug wurde beschädigt.

Die Untersuchung hat ergeben, dass sich die Radbremsen in einwandfreiem Zustand befanden und dass der Pilot beim Betätigen der Bremspedale die Schuhspitzen auf einem Querrohr aufsetzte und somit die Pedale nicht voll durchtreten konnte.

Ursache

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

Falsche Fussstellung des Piloten nach der Landung, welche die Bedienung der Radbremsen verunmöglichte.

Rapport final

L'enquête préliminaire, menée par M. Olivier de Sybourg a été close le 1er mars 1994 par la remise du rapport du 28 décembre 1993 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 Avion PA 28-180 Cherokee HB-OLN

EXPLOITANT Aerodromo Ascona SA, 6612 Ascona

PROPRIETAIRE Aerodromo Ascona SA, 6612 Ascona

PILOTE Citoyen suisse, né en 1953

LICENCE de pilote privé avion

HEURES DE VOL	Total	63:19	Au cours des 90 derniers jours	11:58
	Type en cause	5:20	Au cours des 90 derniers jours	2:03

LIEU Aérodrome d'Ascona

COORDONNEES --- **ALTITUDE** ---

DATE ET HEURE 14 avril 1993, 1940 h locale (UTC+2)

TYPE D'UTILISATION VFR privé

PHASE DU VOL Atterrissage

NATURE DE L'ACCIDENT Dépassement de bout de piste, collision avec un talus.

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne ou légèrement blessé	1	3	

DOMMAGES A L'AERONEF Roue de poue, hélice, ailes.

AUTRES DOMMAGES Traces de roulage

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Vers 19h20, le Piper Cherokee HB-OLN décolle de la piste 17 de l'aérodrome d'Ascona avec quatre personnes à bord pour un vol local. Au retour de celui-ci, l'avion se présente en approche pour la piste 35 et atterrit dans les cent premiers mètres. Une fois le Cherokee posé, le pilote appuie sur les pédales de freins et constate que son action reste sans effet. Il augmente alors sa pression sur les commandes de freins puis tente de les actionner individuellement à droite et à gauche. Ses tentatives de freinage restent vaines et il ne peut empêcher son avion de dépasser la fin de la piste et de finir sa course dans le talus adjacent. Les occupants, indemnes, s'extraient de l'habitacle du quadriplace par leurs propres moyens puis le Piper endommagé est remorqué jusqu'à sa place de hangar et mis sous scellé. La passagère assise en place avant droite, détentrice d'une licence BB pour avion, a également constaté que, malgré les actions répétées du pilote sur le palonnier, aucune décélération ne s'est produite.

FAITS ETABLIS

- Le pilote détenait une licence valable de pilote privé pour avion et était habilité à effectuer le vol prévu.
- Son écolage de base avait été effectué sur Piper Tomahawk PA-38 à Ascona.
- Aucun indice ne laisse supposer qu'il ait été affecté dans son état de santé au moment des faits.
- L'avion HB-OLN était admis en exploitation privée pour les vols VFR de jour et de nuit.
- Les valeurs de poids et centrage se trouvaient dans les limites prescrites.
- Un contrôle des 50 heures avait été exécuté le 8 avril 1993 au cours duquel les plaquettes de freins des trains d'atterrissage gauche et droite avaient été remplacées.
- Une expertise technique du système de freinage du Cherokee HB-OLN a permis de vérifier son parfait état de fonctionnement.
- Les freins du HB-OLN ne peuvent être commandés que du côté pilote.
- Après l'atterrissage sur la piste 35, le pilote disposait d'environ 550 m pour arrêter son avion.
- Au moment de l'accident, la situation météorologique était la suivante à Ascona:

Nuages: 3-5/8 Base à 1800 m/M Visibilité: plus de 10 km Vent: variable 2 kt
Temp./ point de rosée: 13°/05° C Pression: 1011 hPa QNH

ANALYSE

La distance disponible après l'atterrissage de l'avion HB-OLN suffisait à l'arrêt de celui-ci à condition que l'efficacité des freins ait été normale.

Après l'expertise technique du système de freinage de cet avion, il ressort qu'aucune défaillance de ce dispositif ne peut expliquer le fait qu'il n'ait pas fonctionné.

Lors de la reconstitution au sol de l'action de freinage exécutée par le pilote, il est apparu que l'extrémité de ses chaussures prenait appui sur une barre transversale située juste au-dessus du palonnier (voir photo no 1 en annexe) et arrêta ainsi la course des commandes de freins. Ainsi, à cause de la résistance due au tube transversal, le pilote pensait avoir utilisé la pleine déflexion du pédalier alors que les pédales devaient s'enfoncer bien au-delà (photo no 2) pour assurer un freinage efficace. Cette mauvaise utilisation peut s'expliquer par le fait que la formation de base de ce pilote, avait été accomplie avec un Piper Tomahawk dont le palonnier est débarrassé de toute entrave.

Au cours de son initiation sur le type Cherokee PA-28, le pilote n'a jamais été confronté à cette particularité que bien des gens doivent connaître comme en attestent les traces relevées sur cette barre.

Enfin, toute action de freinage aux pieds par la passagère pilote était impossible, l'avion n'étant pas équipé de commandes de freins à droite.

L'utilisation du frein à main aurait permis au pilote d'arrêter la machine à temps.

CAUSE

L'accident est dû à:

Une mauvaise position des pieds du pilote après l'atterrissage empêchant le freinage.

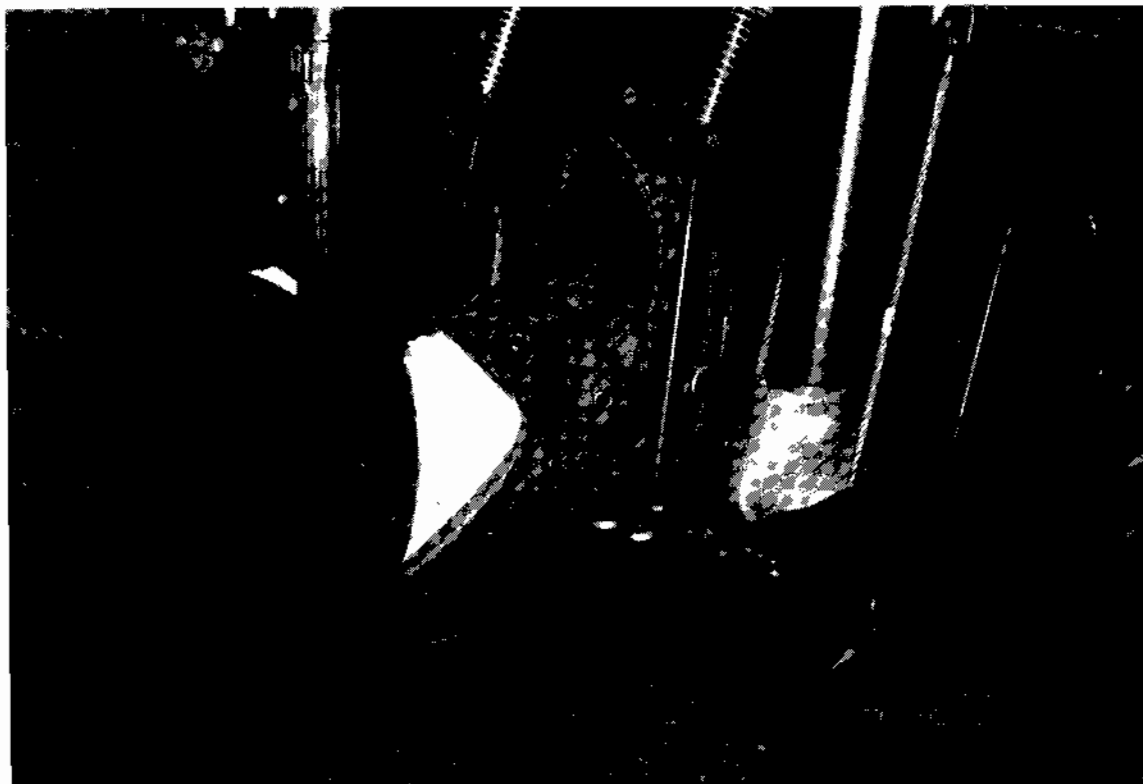
La commission a approuvé le rapport à l'unanimité.

Berne, le 26 mai 1994

COMMISSION FEDERALE D'ENQUETES
SUR LES ACCIDENTS D'AVIATION
Le Président:

sig. H. Angst

FOTOGRAFIA NR. 1



FOTOGRAFIA NR. 2

