



# Rapporto finale della Commissione federale d'inchiesta sugli infortuni aeronautici

## concernente l'infortunio

dell'aeroplano PA 28-180 Cherokee, HB-OLN

del 14 aprile 1993

all'aerodromo Ascona / TI

### Zusammenfassung HB-OLN

Nach einem 20-minütigen Lokalflog 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.

**Rapporto finale**

L'inchiesta preliminare è stata condotta dal Signor Olivier de Sybourg ed è stata conclusa con la consegna del rapporto d'inchiesta preliminare del 28 dicembre 1993 al presidente della Commissione il 1° marzo 1994.

L'INCHIESTA ED I RAPPORTI D'INCHIESTA NON HANNO LO SCOPO DI VALUTARE GIURIDICAMENTE LE CIRCOSTANZE DELL'INFORTUNIO  
(ARTICOLO 2 CAPOVERSO 2 DELL'ORDINANZA CONCERNENTE LE INCHIESTE SUGLI INFORTUNI AERONAUTICI DEL 20 AGOSTO 1980)

---

**AEROMOBILE** Aereo PA 28-180 Cherokee HB-OLN

**ESERCENTE** Aerodromo Ascona SA, 6612 Ascona

**PROPRIETARIO** Aerodromo Ascona SA, 6612 Ascona

---

**PILOTA** Cittadino svizzero, anno di nascita 1953

**LICENZA** di pilota privato

<b>ORE DI VOLO</b>	In totale	63:19	Durante gli ultimi 90 giorni	11:58
	Con il tipo accidentato	5:20	Durante gli ultimi 90 giorni	2:03

---

**LUOGO** Aerodromo Ascona

**COORDINATE** --- **ALTITUDINE** ---

**DATA E ORA** 14 aprile 1993, 1940 h LT (UTC + 2)

---

**GENERE D'ESERCIZIO** VFR privato

**FASE DI VOLO** Atterraggio

**GENERE D'INCIDENTE** Collisione con una scarpata dopo la fuoruscita alla fine della pista

---

**DANNI ALLE PERSONE**

	Equipaggio	Passeggeri	Terzi
Ferito mortalmente	---	---	---
Ferito gravemente	---	---	---
Leggermente ferito o Incoltume	1	3	

**DANNI ALL'AEROMOBILE** Ruotino di prua, elica, ali

**DANNI A TERZI** Tracce di rullaggio

### ANDAMENTO DEL VOLO

Verso le ore 1920 il Piper Cherokee HB-OLN decollò dalla pista 17 di Ascona, per un volo locale, con quattro persone a bordo. Al ritorno del volo l'aeroplano si presentò per un avvicinamento sulla pista 35 e ha atterrato entro i primi cento metri. Dopo aver posato il Cherokee sulla pista il pilota ha schiacciato i pedali dei freni e constatato che la sua azione è rimasta senza effetto. Aumentò dunque la pressione sui comandi dei freni e tentò di azionarli individualmente a destra e sinistra. I suoi tentativi di frenaggio furono vani e non ha potuto evitare che l'aeroplano sorpassasse la fine della pista per finire la sua corsa in una scarpata adiacente. Gli occupanti (incolumi) sono usciti dall'abitacolo del quadriposto autonomamente e l'aeroplano danneggiato è stato rimorchiato fino al suo posto nell'aviorimessa e posto sotto sequestro.

La passeggera, seduta sul posto davanti a destra e in possesso di una licenza BB per aeroplani, ha pure constatato che malgrado i ripetuti tentativi del pilota sul comando del timone di direzione, non c'è stata nessuna decelerazione.

### CONSTATAZIONI

- Il pilota era in possesso di una licenza valida per piloti privati d'aeroplano e era abilitato ad effettuare il volo previsto.
- La sua istruzione di base è stata effettuata su Piper Tomahawk PA-38 ad Ascona.
- Nessun indizio lascia supporre che sia stato menomato fisicamente al momento dell'incidente.
- L'aeroplano era ammesso per l'esercizio privato di giorno e di notte in VFR.
- I valori di peso e centraggio erano entro i limiti prescritti.
- Il controllo delle 50 ore è stato effettuato il 8 aprile 1993; durante questo controllo sono state rimpiazzate le pastiglie dei freni destro e sinistro.
- Un controllo tecnico del sistema di frenaggio ha permesso di constatare il suo perfetto funzionamento.
- I freni potevano essere azionati solo dal posto pilota (a sinistra).
- Dopo l'atterraggio sulla pista 35, il pilota aveva ca. 550 m di pista a disposizione per fermare l'aeroplano.

- La situazione meteorologica all'aerodromo di Ascona, nel momento dell'incidente era la seguente:

Nuvole: 3-5/8 con base a 1'800 m/m.  
Visibilità: più di 10 km  
Vento: variabile 2 kt  
Temperatura/  
punto di rugiada: 13°/05°C  
Pressione: 1011 hPa/QNH

### GIUDIZIO

La distanza disponibile dopo l'atterraggio del aeroplano HB-OLN era sufficiente per fermarlo, alla condizione di un'efficacità normale dei freni.

Dopo un controllo tecnico del sistema dei freni di questo aeroplano non è stato constatato nessun difetto tecnico che possa spiegare perchè non ha funzionato. Durante la ricostruzione a terra del frenaggio effettuato dal pilota si ha constatato che la punta delle sue scarpe appoggiavano su una barra trasversale appena sopra il comando del timone di direzione (vedi fotografia no. 1 dell'annesso) interrompendo così l'azione del comando dei freni. Così, a causa della resistenza di questo tubo trasversale, il pilota ha pensato di aver usato tutta la corsa dei pedali dei freni, mentre che questi avrebbero dovuto essere azionati ben al di là di questo punto (vedi fotografia no. 2) per poter assicurare un frenaggio efficace. Questo uso incorretto può essere spiegato dal fatto che la formazione di base del pilota è stata fatta su un Piper Tomahawk il cui comando del timone di direzione è privo di ogni intralcio.

Durante la sua introduzione sull'aeroplano del tipo Cherokee PA-28 il pilota non è mai stato confrontato con questa particolarità, che molti conoscono, come è possibile constatare dalle tracce rilevate su questa barra.

Concludendo, la passeggera pilota a destra non ha potuto intervenire per il frenaggio, perchè l'aeroplano non era equipaggiato di comandi dei freni a destra.

L'utilizzazione del freno a mano avrebbe permesso al pilota di fermare l'aeroplano in tempo.

### CAUSA

L'infortunio è da attribuire a:

Una posizione sbagliata dei piedi del pilota dopo l'atterraggio, che ha impedito il frenaggio.

La commissione a approvato il rapporto all' unanimità.

Berna, il 26 maggio 1994

COMMISSIONE FEDERALE D'INCHIESTA  
SUGLI INFORTUNI AERONAUTICI

Il Presidente:

sig. H. Angst

FOTOGRAFIA NR. 1



FOTOGRAFIA NR. 2

