



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

**concernant l'accident**

de l'avion Champion 7 GCB, HB-UAV

survenu le 13 juin 1970

à l'aérodrome de Schänis/SG

**Décision prise par voie de circulation**

LA COMMISSION FEDERALE D'ENQUETE SUR LES ACCIDENTS D'AERONEFS

dans l'affaire

accident de l'avion Champion 7 GCB, HB-UAV

survenu le 13 juin 1970

à l'aérodrome de Schänis/SG

après avoir pris acte des résultats de la procédure intermédiaire selon l'art. 19.2 de l'Ordonnance sur les enquêtes en cas d'accidents d'aéronefs du 1<sup>er</sup> avril 1960

et d'entente avec le Bureau d'enquête, en application de la procédure sommaire selon les art. 27 et s. des prescriptions susmentionnées

d é c i d e :

Le rapport d'enquête du 8 juillet 1970, transmis à la Commission le 15 juillet 1970, est approuvé.

Circulation, 18.9./1.10.1970

# R A P P O R T D ' E N Q U E T E

concernant l'accident  
de l'avion Champion 7 GCB, HB-UAV  
survenu le 13 juin 1970  
à l'aérodrome de Schänis/SG

## 0. RESUME

L'avion capote à l'atterrissage à l'issue d'un vol de remorquage.

Le pilote n'a pas été blessé. L'avion a été gravement endommagé.

L'accident est à imputer aux effets conjugués d'une utilisation abusive des freins de roues et d'une décélération brusque due au mauvais état de la piste.

## 1. ENQUETE

L'accident s'est produit le samedi 13 juin 1970 aux environs de 1315 heure locale. Il a été notifié au Bureau fédéral d'enquête des accidents d'aviation par téléphone, à 1355 h, par la permanence de l'Office fédéral de l'air à Berne. L'enquête a été ouverte à l'aérodrome de Schänis le même jour, à 1600 h, par le fonctionnaire soussigné.

## 2. ELEMENTS

21. Pilote : Année de naissance 1938

Licence de pilote professionnel en cours de validité.

Licence de pilote privé, délivrée le 13 juillet 1964, valable jusqu'au 5 avril 1972 avec qualification pour vols de remorquage du 16 juillet 1964.

Expérience de vol : au total 1717:48 heures dont 32:23 heures et 174 atterrissages sur Champion, à Schänis, en qualité de pilote remorqueur ; dans les derniers trois mois, sur Champion, 2:30 heures et 9 atterrissages, effectués le jour de

l'accident.

Antécédents : néant.

## 22. Avion

Propriétaire et exploitant : Alpine Segelflugschule  
Schänis AG, 8718 Schänis.

Type : Champion 7 GCB, moteur  
Lycoming O-320 A (150 CV),  
hélice métallique à pas  
fixe Mc Cauley. No et année  
de fabrication : 190/1964.

Caractéristiques : monomoteur à aile haute  
haubannée, deux sièges en  
tandem, train fixe à  
roulette de queue,  
construction mixte.

Certificats de navigabilité et d'admission à la circulation  
valables jusqu'au 21 mars 1971 (admis pour les vols de  
remorquage).

Poids et centrage : poids maximum autorisé 740  
kg, poids au moment de  
l'accident 680 kg. Le  
centre de gravité se  
trouvait dans les limites  
prescrites (centrage  
avant).

Le jour de l'accident l'avion totalisait 2027 heures de  
service. Le pilote a rapporté que l'appareil se trouvait en  
bon état de fonctionnement.

## 23. Terrain

Carte nationale de la Suisse 1:50'000, Lachen, feuille 236.

L'aérodrome de Schänis est situé à environ 1 km au NNW de la  
localité du même nom, à l'altitude de 416 m/mer. Aménagé sur  
un sol mixte (tourbe et argile), il comporte une surface  
herbeuse de 600 x 60 m, orientée QFU 17/35, de qualité et de  
consistance inégales.

## 24. Météo

Situation locale

3/8 Cb avec base à 1900 m/mer, visibilité 10 km, vent calme, température de l'air + 25°C.

## 3. CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le samedi 13 juin 1970 à 1302 h, le pilote décollait de l'aérodrome de Schänis aux commandes de l'avion Champion HB-UAV avec un planeur en remorque.

A l'altitude de 1000 m QFE, le pilote du planeur libère la corde qui le relie à l'avion et le pilote rentre au terrain.

Il survole préalablement la piste dans le but de larguer la corde de remorquage puis se présente en direction 35 pour un atterrissage aux gaz. L'avion atterrit trois points avec la commande de profondeur à la butée arrière, dans les premiers 50 mètres de la piste. Le pilote actionne aussitôt les freins de roues. L'arrière de l'avion se soulève. Conscient du danger, le pilote veut relâcher les freins mais au même instant la roue gauche s'engage sur une bande de terre humide et glissante, se bloque et s'enfonce de quelques centimètres en creusant un sillon. L'avion, brusquement freiné, pique du nez et bascule sur le dos, environ 70 m après avoir pris contact avec le sol.

## 4. DOMMAGES

41. Le pilote n'a pas été blessé.

42. L'avion a été endommagé à environ 40 %.

43. Tiers au sol : néant.

## 5. DISCUSSION

51. Le pilote était formellement et matériellement qualifié pour l'exécution du vol faisant l'objet de ce rapport.

52. L'avion était accompagné de certificats valables de navigabilité et d'admission à la circulation. L'enquête n'a

pas révélé d'indices permettant de retenir l'hypothèse d'une insuffisance technique comme cause probable de l'accident.

53. Bien qu'ayant joué un rôle déterminant, le freinage occasionné par le passage de la roue gauche sur un point meuble du terrain n'était toutefois pas si prononcé qu'il aurait pu provoquer à lui seul le capotage de l'avion.

## 6. CONCLUSION

L'accident est à imputer aux effets conjugués d'une utilisation abusive des freins de roues et d'une décélération brusque due au mauvais état de la piste.

Berne, le 8 juillet 1970

L'enquêteur