



Rapport Final

du Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation

concernant l'accident

de l'avion Piper PA-28R-200, HB-OQF

du 4 août 1995

à l'aéroport des Eplatures

Zusammenfassung HB-OQF

Von Birrfeld herkommend, startete der Pilot mit dem Flugzeug Piper PA-28R-200, HB-OQF, auf dem Flugplatz Samedan zu einem VFR-Flug nach Les Eplatures. Ueber St-Imier nahm er Funkverbindung mit dem Zielflugplatz auf. Da die Qualität der Verbindung nicht befriedigend war, schaltete er sein zweites COM-Gerät auf die gleiche Frequenz ein und stellte gleichzeitig fest, dass beide Treibstoffanzeigen auf Null standen. Erschreckt über diese Feststellung entschloss er sich, ohne entsprechende Durchsage am Funk, zu einer sofortigen Landung mit direktem Anflug auf die Piste 24. Er nahm die Leistung zurück, betätigte den Fahrwerkhebel in Richtung "down", fuhr die Landeklappen aus und setzte mit hoher Geschwindigkeit (und noch eingefahrenem Fahrwerk) auf die Piste auf, in Richtung eines am Anfang der Piste 06 startbereiten Schleppzugs. Dem Piloten des Schleppflugzeugs gelang es, dem auf dem Bauch rutschenden Flugzeug auszuweichen, nicht aber der Besatzung des zweiplätzigten Segelflugzeuges.

Der Pilot des landenden Flugzeuges und die Insassen des Segelflugzeuges erlitten leichte Verletzungen. Beide Luftfahrzeuge wurden schwer beschädigt.

Ursache

Die missratene Landung ist auf eine panikartige Reaktion des Piloten nach einer Panne der elektrischen Anlage, infolge Ausfalls des Alternators, zurückzuführen.

RAPPORT FINAL

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS.
L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET
LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF	Avion Piper PA-28R-200	HB-OQF
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

PILOTE	Citoyen italien, né en 1954
LICENCE	de pilote privé

HEURES DE VOL	Total	524	Au cours des 90 derniers jours	10
	Type en cause	232	Au cours des 90 derniers jours	10

LIEU	Aéroport des Eplatures/NE		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	le 4 août 1995 à 1300 h locale (UTC +2)		

TYPE D'UTILISATION	Vol privé de plaisance
PHASE DU VOL	Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT	Perte de contrôle

TUES ET BLESSES

	Equipe	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	---	2

DOMMAGES A L'AERONEF	Avion et planeur gravement endommagés
-----------------------------	---------------------------------------

AUTRES DOMMAGES	---
------------------------	-----

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le 4 août 1995 le pilote décolle à 0959 h de l'aéroport de Birrfeld aux commandes de l'avion de type Piper PA-28R-200, HB-OQF. Après 52 minutes de vol, il atterrit sur l'aéroport de Samedan. Lors de l'approche, le pilote a dû répéter deux fois ses appels radio car la liaison avion/tour de contrôle était mauvaise.

A 1139 h, le Piper décolle de Samedan à destination de l'aéroport des Eplatures. Au dessus de St-Imier, lorsque le pilote prend contact avec la tour des Eplatures, il ne comprend de la réponse qui lui est donnée que la pression atmosphérique (QNH). Après avoir affiché la fréquence de l'aéroport des Eplatures sur les deux radios (COM) pour tenter sans succès d'améliorer la liaison, le pilote remarque que les jauges de carburant indiquent zéro.

Impressionné par ce constat, le pilote décide d'atterrir immédiatement, sans plus s'inquiéter de la piste en service ainsi que d'autres informations que la tour de contrôle des Eplatures pourrait lui communiquer. Le pilote savait qu'il avait pour deux heures de carburant à bord.

Il réduit la puissance, manipule le levier du train et effectue - dans un état proche de la panique - une approche sur la piste 24, alors que c'est la 06 qui est en service, à une vitesse de 120 MPH. Les volets de courbure sortis sur la troisième position (atterrissage), il touche la piste train rentré à 90 MPH, percute un planeur prêt au décollage sur le seuil de la piste 06 et finit sa course dans le champ situé dans le prolongement de la piste 24.

Le pilote de l'avion remorqueur qui se trouvait devant le planeur, prêt au décollage, a eu le temps de s'écarter lorsqu'il a vu arriver le HB-OQF.

Les deux occupants du planeur et le pilote du Piper PA-28R-200 sont légèrement blessés. Le planeur ainsi que le HB-OQF ont été fortement endommagés.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence de pilote privé, valable.
- Aucun élément n'indique qu'il ait été affecté dans son état de santé physique lors du vol faisant l'objet de ce rapport.
- L'avion était admis à la circulation.
- La masse et le centre de gravité se trouvaient dans les limites prescrites.
- L'avion HB-OQF a été examiné sur le plan technique. Il a été constaté que la batterie était entièrement déchargée attendu que l'alternateur était hors service. Cette panne d'alternateur était imputable à un défaut du régulateur. Au banc d'essai, il est apparu qu'avec un autre régulateur l'alternateur fonctionnait correctement.
- Pendant le vol, et après la panne électrique totale, le train d'atterrissage ne pouvait plus sortir électriquement; de même, les émetteurs-récepteurs VHF et les indicateurs de quantité de carburant ne fonctionnaient plus.

ANALYSE

Les raisons de pannes de régulateur sont nombreuses et difficiles à déterminer avec certitude.

Le vieillissement de certains composants de cet avion ont pu changer la nature de la charge électrique (capacitive, inductive). Des causes d'origine opérationnelle ou de manipulations lors de certains travaux d'entretien peuvent aussi entrer en ligne de compte.

Cet avion est équipé d'un indicateur de charge électrique. Il est regrettable que le pilote ne se soit pas aperçu lors des contrôles avant les décollages à Birrfeld et à Samedan, que l'indicateur de charge signalait un non fonctionnement de l'alternateur. L'apparition inattendue des symptômes d'une panne électrique générale, lorsque la batterie était complètement déchargée, a mis le pilote dans un état de nervosité, selon ses dires proche de la panique, état qui l'a empêché d'analyser la situation avec tout le calme nécessaire. Une sortie manuelle du train d'atterrissage ainsi qu'une approche et un atterrissage corrects sur l'aéroport des Eplatures auraient permis une heureuse fin à cette situation qui sortait un peu de l'ordinaire.

Par ailleurs, il serait judicieux qu'un avion de ce type soit équipé d'un voyant optique avertissant le pilote de la panne de l'alternateur. Ce voyant aurait simplifié l'analyse de la situation et aurait permis probablement d'éviter que le pilote ne perde son contrôle.

CAUSE

L'accident est dû à un atterrissage manqué en raison de l'état de panique du pilote provoqué par la panne électrique totale. Cette défaillance électrique est imputable à une panne d'alternateur.

L'enquête a été menée par Jean Overney.

Berne, le 26 décembre 1995

Bureau d'enquêtes sur les accidents d'aviation