

## ACCIDENT survenu à l'avion immatriculé F-GVFP

**Evénement :** atterrissage dur, rebonds et rupture du train avant.

**Causes probables :** fatigue et perturbation de l'attention entraînant une gestion inadaptée de la vitesse en finale et de l'arrondi.

**Conséquences et dommages :** train avant, capotage du moteur et hélice endommagés.

**Aéronef :** avion Aquila Technische Entwicklungen AT 01.

**Date et heure :** vendredi 4 juin 2004 à 14 h 50.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Toulouse Lasbordes (31).

**Nature du vol :** navigation.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 59 ans, PPL de 1992, 190 heures de vol, six sur type dont deux dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** vent 310° / 15 kt, CAVOK, QNH 1022 hPa.

### Circonstances

De retour d'un vol en provenance de Castres (81), le pilote s'annonce à la verticale du point Delta Sierra (*voir carte d'approche à vue page suivante*) utilisé comme point de report recommandé pour les départs en piste 16. Le contrôleur remémore cette information au pilote et lui demande de rappeler une minute avant d'atteindre l'étape de base pour la piste 34. Lors du contact radio suivant, le pilote annonce qu'il se trouve en étape de base. Le contrôleur lui fait remarquer qu'il ne lui a pas délivré de clairance pour s'intégrer dans le circuit, l'informe de la position de deux avions puis l'autorise à poursuivre son arrivée. Le pilote réalise son approche à la vitesse de soixante nœuds avec les volets sortis en configuration « atterrissage ». Au sol, un instructeur voit l'avion rebondir à deux reprises avec une assiette à cabrer importante entre chaque rebond puis toucher violemment la piste avant de s'immobiliser.

Le pilote précise qu'il n'a pas tenu compte de la composante de vent de face et n'a pas majoré la vitesse de l'avion en approche finale (la vitesse d'approche finale préconisée dans le manuel de vol est de soixante nœuds). Cette majoration sert à palier les variations d'intensité du vent et évite ainsi de décrocher à faible hauteur.

Il explique qu'il n'a perçu que le dernier rebond et pense qu'il a « rendu la main ».

Il attribue son absence d'actions correctives (maintien du manche à cabrer et non ajustement de la puissance entre les rebonds) à son état de fatigue général. Il ajoute qu'il a été un peu perturbé par les remarques formulées par le contrôleur.



#### PROCEDURES VFR AVIONS RECOMMANDÉES

Sauf clairance contraire :

Itinéraire départ RWY 34 « DN » point de report recommandé :

- Après décollage monter vers 1500 ft AAL en restant bordure Est de l'autoroute, virer après le CEAT vers le point DN.

Itinéraire départ RWY 16 « DS » point de report recommandé :

- Après décollage monter vers 1500 ft AAL, virer après le centre commercial vers le point DS.

Itinéraire d'arrivée « AE » point de report recommandé :

- Pour tout QFU, arrivées en provenance de l'Est et du Nord Est par le point AE. En finale intercepter le plan PAPI à 3.5°.