

## RAPPORT

### Accident survenu le 26 juin 2010 à l'avion immatriculé F-HBRJ

**Evénement :** sortie longitudinale de piste lors de l'atterrissage, en instruction.

**Cause identifiée :** préparation du vol insuffisante, absence de remise de gaz lors d'une finale non stabilisée, connaissances insuffisantes des performances de l'aéronef.

**Conséquences et dommages :** aéronef endommagé.

**Aéronef :** avion Aquila AT 01.

**Date et heure :** samedi 26 juin 2010 à 13 h 40.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Fontenay-Trésigny (77), piste 30 revêtue, 700 m x 18 m, LDA : 535.

**Nature des vols :** instruction, navigation.

**Personne à bord :** instructeur + élève.

**Titres et expérience :**

- instructeur, 24 ans, CPL (A) de 2008, FI(A) de juillet 2009, 975 heures de vol, 700 heures de vol comme instructeur dont 30 sur type et 158 dans les trois mois précédents dont 21 sur type.
- pilote stagiaire, 23 ans, 32 heures de vol toutes sur type dont 31 en double commande.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le lieu de l'accident : vent calme, CAVOK, température 28 °C, QNH 1016 hPa.

### CIRCONSTANCES

L'élève et l'instructeur effectuent une navigation au départ de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (78) à destination de l'aérodrome de Fontenay-Trésigny.

Après reconnaissance des installations de l'aérodrome d'arrivée, l'élève s'intègre en branche vent arrière pour un circuit d'aérodrome sur la piste 30 revêtue. Il sort un cran de volets. En finale, il sort le deuxième cran de volets. L'avion touche des roues à mi-piste et l'élève débute un freinage énergique. L'avion sort longitudinalement de piste et s'immobilise après un cheval de bois à quatre-vingt mètres de l'extrémité de piste.

L'élève explique qu'il est arrivé à l'aérodrome de Toussus-le-Noble deux heures avant le vol. Son instructeur lui a demandé de préparer une navigation à destination de l'aérodrome de Fontenay qu'il ne connaissait pas.

Le manuel de vol recommande une vitesse d'approche de 60 nœuds en configuration atterrissage (deux crans de volets).

Il ajoute que lors de la finale il a constaté qu'il était au-dessus du plan de descente avec une vitesse de 80 nœuds. Lorsque son instructeur le lui a fait remarquer, il avait déjà réduit complètement la puissance. Il a rejoint le plan mais la vitesse était toujours élevée (environ 70 nœuds). Il indique que juste avant l'arrondi il a entendu son instructeur annoncer « on remet les gaz ». Il a cru que l'instructeur allait réaliser cette manœuvre. Comme l'instructeur ne réagissait pas et que l'avion prenait contact avec la piste, l'élève a décidé de freiner.

Il n'a pas réalisé de calcul de performances ni de devis de masse et centrage.

L'instructeur explique qu'il a préparé la navigation avec l'élève. Lors de la finale, il a constaté que l'avion était au-dessus du plan de descente et que la vitesse était trop élevée. Il a annoncé à l'élève que la vitesse était trop importante. Il a attendu que l'élève prenne la décision de remettre les gaz. Lorsque l'avion a touché la piste, il a décidé de freiner avec l'élève. Il précise qu'il connaît bien l'aérodrome de Fontenay-Trésigny et qu'une distance de 300 mètres<sup>(\*)</sup> pour atterrir avec l'Aquila. Il n'a pas demandé de calcul de performances ni de devis de masse et centrage lors de la préparation du vol.

Le calcul du devis de masse et centrage indique que lors de l'accident la masse au décollage était de 713 kg. Dans la marge la masse maximum au décollage est de 750 kg.

Dans les conditions du jour, l'Aquila nécessitait une distance d'atterrissage de 510 mètres.

(\*) du passage des 15 m à la fin de roulement est nécessaire

