

Atterrissage dur, rebonds, rupture du train avant

Aéronef	Avion Cessna 172 immatriculé F-GEJZ
Date et heure	Dimanche 25 novembre 2012 à 16 h 46 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Pontoise Cormeilles-en-Vexin (95)
Conséquences	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de la piste 23 revêtue de l'aérodrome de Pontoise vers 16 h 15 avec trois passagers. Après vingt minutes d'un vol local, il contacte le contrôleur de Pontoise afin d'effectuer un posé-décollé en piste 23. En finale, le pilote indique qu'il est sur le plan de descente, en configuration atterrissage et une vitesse d'environ 65 kt. Approchant du seuil de piste, le pilote regarde l'horizon. Il est ébloui par le soleil. Il n'arrondit pas et le train avant touche durement la piste. L'avion rebondit à plusieurs reprises, puis s'immobilise sur la piste. Le pilote roule jusqu'au parking.

Le dernier vent transmis par le contrôleur au pilote est un vent du 210° pour 10 kt avec des rafales à 20 kt. Le coucher du soleil avait lieu à 17 h 00 et la position du soleil au moment de l'accident était la suivante :

- azimut (direction du soleil) : 235° ;
- hauteur du soleil : environ 1°.

Le QFU de la piste 23 de l'aérodrome de Pontoise est 226°.

Le pilote détenait une licence PPL(A) en date du 22 février 2012. Il totalisait environ 220 heures de vol dont 40 heures en tant que commandant de bord.

Le pilote explique que la violence du contact avec la piste l'a dissuadé de remettre les gaz. Il ne portait pas de lunettes de soleil le jour de l'accident. Il n'a pas pensé que le soleil pouvait le gêner et n'a donc pas demandé au contrôleur de changer de QFU.

Le manuel d'exploitation de la tour de contrôle de Pontoise précise que : « *pour choisir la piste en service le contrôleur tour prend en considération, outre la vitesse et la direction du vent à la surface, d'autres facteurs tels que circuits d'aérodrome, longueur des pistes, aides à l'approche et à atterrissage utilisable, position du soleil, etc.* ». Les contrôleurs indiquent que le jour de l'accident le QFU a été choisi en fonction du vent. Ils précisent qu'ils ne se basent que sur les indications des usagers pour juger de la gêne occasionnée par le soleil.

Cinq atterrissages ont été effectués lors des vingt minutes précédant l'accident par d'autres pilotes sur la piste 23. Aucun de ces pilotes n'a reporté au contrôleur de gêne due au soleil.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote de poursuivre l'atterrissage alors qu'il ne parvient plus à distinguer la piste en raison d'un éblouissement par le soleil en courte finale.

ENSEIGNEMENTS

Lorsqu'un aéronef rebondit après un atterrissage, il est utile de considérer une remise de gaz. Si le rebond est faible, il est possible d'accompagner le second arrondi en douceur sans action à piquer en utilisant si nécessaire un peu de puissance, la remise de gaz restant toujours une option envisageable.

Les pilotes peuvent demander aux contrôleurs de changer de piste en service lorsque les conditions d'exploitation de la piste en service ne les satisfont pas. Le RCA (3-61 §5.3.2.3.) précise que « *si la piste en service n'est pas jugée satisfaisante par le pilote commandant de bord, celui-ci peut demander d'utiliser une autre piste. Toutefois, cette clairance n'est accordée que si elle est compatible avec les autres aéronefs évoluant dans la circulation d'aérodrome à un instant donné.* »