

## Eblouissement en courte finale, collision avec le sol avant le seuil de piste

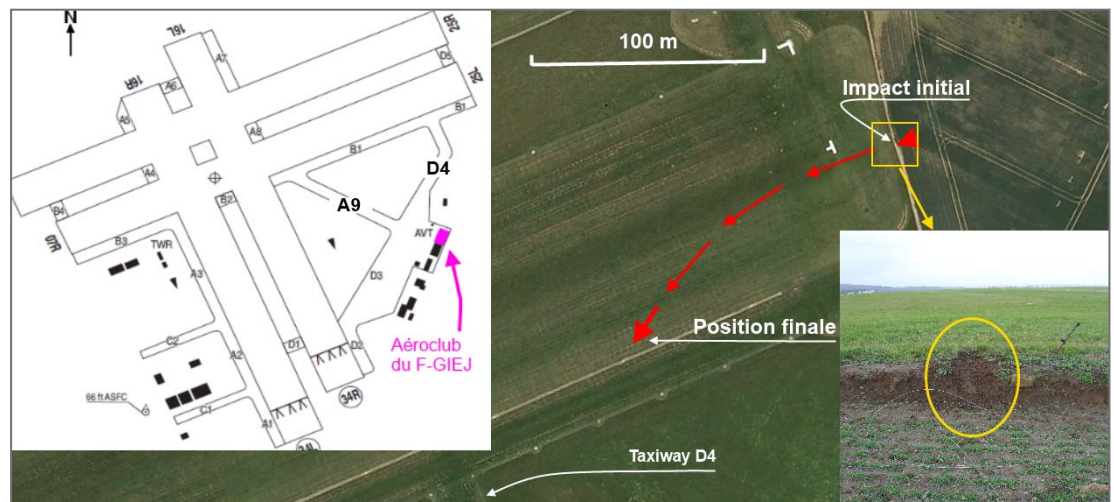
<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion Piper PA28-161 immatriculé F-GIEJ
<b>Date et heure</b>	2 janvier 2014 vers 16 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Aéroclub
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Meaux Esbly (77)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle à 15 h 25 de l'aérodrome de Meaux Esbly pour un vol local. Il intègre ensuite le circuit d'aérodrome, effectue un posé-décollé en piste 25 L<sup>(2)</sup> non revêtue puis effectue un nouveau circuit avec l'intention de réaliser un atterrissage court. En courte finale, le pilote indique être ébloui par la brusque apparition du soleil entre les nuages. Estimant qu'il est stabilisé et que le point d'aboutissement est sur la piste, il poursuit l'atterrissage. Le train principal gauche heurte la bordure d'un champ, haute d'environ 30 cm, puis une clôture, situées à 25 mètres en amont du seuil de piste 25L. L'avion se rompt et s'immobilise sur la piste.

<sup>(2)</sup>Piste non revêtue  
1 075 m x 100 m.



<sup>(3)</sup>Le dégagement de la piste par le taxiway A9 est compatible avec les performances à l'atterrissage du PA28.

<sup>(4)</sup>Altitude de l'aérodrome 220 ft, configuration atterrissage, composante de vent de face 10 kt, atmosphère standard.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote indique qu'il avait décidé d'atterrir court afin de pouvoir libérer la piste via le taxiway A9 situé à 540 mètres<sup>(3)</sup> du seuil de piste sans avoir à faire de demi-tour sur la piste et ainsi rouler directement pour le parking de l'aéroclub.

Il portait des lunettes de soleil au moment de l'événement.

Il est titulaire d'une licence PPL(A) depuis 2010 et totalisait 227 heures de vol dont 90 en tant que commandant de bord et 5 heures dans les trois derniers mois.

### 2.2 Météorologie et position du soleil

Le jour de l'accident, le ciel était très nuageux avec quelques éclaircies et un fort vent en altitude entraînant des changements de luminosité avec l'apparition du soleil. Le vent au sol soufflait du 220° pour 15 à 20 kt et la visibilité était supérieure à 10 km.

La position du soleil était d'environ 210° en azimut et de 13° en élévation au-dessus de l'horizon. Le pilote avait le soleil en secteur avant gauche et bas sur l'horizon, ce qui pouvait entraîner une gêne lors de la finale.

### 2.3 Performances d'atterrissage données par le manuel de vol

Dans les conditions du jour<sup>(4)</sup>, la distance d'atterrissage sur une piste revêtue (depuis le passage des 50 pieds) est de 300 m. Le manuel de vol ne donne pas de correction pour l'utilisation d'une piste non revêtue, précisant que l'effet doit être évalué par le pilote.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET 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.