

Atterrissage avant l'extrémité de piste, rupture du train d'atterrissage principal gauche

Aéronef	Avion Robin DR400-120 immatriculé F-GMKS
Date et heure	11 janvier 2015 à 17 h 03 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome Les Sables d'Olonne Talmont (85)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote, deux passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

De retour d'un vol local avec deux passagers, le pilote s'intègre dans le circuit d'aérodrome de la piste 24 de l'aérodrome des Sables d'Olonne Talmont. Le vent est d'ouest pour moins de 10 kt. Lors de l'approche finale, le pilote est ébloui par le soleil et décide d'interrompre l'approche. Il envisage de s'intégrer dans le circuit d'aérodrome pour la piste 06. Toutefois, en raison de la présence d'un pilote en instruction derrière lui dans le circuit, d'un pilote au roulage pour la piste 24 et de la composante vent arrière en cas d'atterrissage en piste 06, il décide de poursuivre pour atterrir en piste 24 revêtue. En approche finale, il est à nouveau ébloui. Il place sa main gauche au front pour se protéger du soleil. Ceci lui permet de stabiliser la trajectoire sur le plan de descente et sur l'axe de la piste. A une hauteur qu'il estime entre 300 et 500 ft, il place sa main gauche sur la manette de puissance et poursuit la descente en étant ébloui. A faible hauteur, il discerne des « plots » blancs et rouges qu'il assimile à l'entrée de piste et décide alors d'arrondir. Le train d'atterrissage principal gauche se rompt au contact avec le sol meuble en herbe, une trentaine de mètres avant l'extrémité de la piste revêtue, légèrement à gauche de l'extrémité de la piste non revêtue. L'avion part en glissade et s'immobilise sur cette piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote de ligne ATPL(A) exploitée uniquement à titre privé et associée à un certificat médical de classe 2, totalisait plus de 15 000 heures de vol dont 2, toutes sur type, dans les sept derniers jours avant l'accident. Il est membre du club de l'aérodrome des Sables d'Olonne Talmont.

Il explique qu'une casquette l'aurait aidé à voir la piste jusqu'à l'atterrissage et ajoute qu'il n'a pas vérifié avant le vol si la verrière était propre.

2.2 Heure de coucher et position du soleil

L'heure de coucher du soleil était à 17 h 40 aux Sables d'Olonne (85). A l'heure de l'accident, le soleil se trouvait dans la direction 231° et à une hauteur de 5° au-dessus de l'horizon, soit à moins de 15 degrés sur la gauche de l'axe de la piste 24 (QFU 244°) et très bas sur l'horizon.

2.3 Renseignements sur l'aérodrome

L'aérodrome se trouve à moins d'un 1 NM de la côte atlantique. Il dispose d'une piste revêtue 06/24 de 700 mètres de longueur et d'une piste accolée non revêtue en herbe de 725 mètres de longueur. L'extrémité de la piste non revêtue 24 se trouve 25 mètres en amont de celle de la piste revêtue 24. Les « *plots* » blancs et rouges identifiés par le pilote correspondent aux marques⁽²⁾ de la piste non revêtue 24 servant à la baliser.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Lors de la seconde approche finale, le pilote a pu stabiliser la trajectoire sur le plan de descente et sur l'axe de piste en utilisant sa main gauche pour se protéger du soleil. A partir du moment où il a replacé sa main gauche sur la manette de puissance, il a été ébloui par le soleil qui était dans l'axe de piste et légèrement au-dessus de l'horizon. Le phénomène d'éblouissement, probablement accentué par le reflet du soleil sur la mer et par l'état et la propreté de la verrière, n'a pas permis au pilote de trouver des références visuelles extérieures suffisantes pour éviter le passage sous le plan de descente et la dérive vers la droite de la piste qui a conduit au contact avec le sol près des marques de la piste non revêtue.

La prise en compte de la position du soleil avant d'entreprendre un vol est rare et peu enseignée. Cela peut s'avérer utile tant à l'atterrissage comme le montre cet accident qu'au décollage, voire au roulage, en particulier pour les aéronefs équipés de verrière offrant une grande visibilité et sans pare-soleil. Le pilote indique que s'il avait considéré la position du soleil avant le vol, il se serait muni d'une casquette.

⁽²⁾Symbole ou groupe de symboles mis en évidence à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautiques.