

**Eblouissement en courte finale, atterrissage à côté de la piste,  
collision avec un obstacle, en instruction**

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

<b>Aéronef</b>	Avion DR400/180 immatriculé F-GGJL
<b>Date et heure</b>	3 mai 2015 vers 20 h 40 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Aéroclub
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Saint-Cyr-L'Ecole (78)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Un pilote instructeur et trois pilotes PPL
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote instructeur et les trois pilotes décollent du terrain de Saint-Cyr-l'Ecole pour un vol d'instruction lors d'un voyage. Au cours de ce vol, chaque pilote doit accomplir une étape de navigation entre Cherbourg, Dinan et l'aérodrome de départ.

En fin d'après-midi, de retour sur l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, alors qu'il se trouve établi en finale pour la piste 29 gauche, le pilote aux commandes est ébloui par le soleil. Le pilote instructeur, assis en place avant droit, bien que gêné lui aussi par le soleil, reprend les commandes et atterrit dix mètres à gauche du bord de piste.

L'avion heurte le panneau de signalisation de l'intersection D4, avant de s'immobiliser. L'aile droite de l'avion est sectionnée à environ un mètre de l'emplanture.



Source : aéroclub

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Au moment de l'événement, l'aérodrome était en auto information, un vent de 5 Kt venait du secteur nord-est, soit une composante de vent travers droit.

<sup>(2)</sup>Lien vers le site utilisé pour calculer la position du soleil :  
<http://www.solartopo.com/orbite-solaire.htm>

Lorsque le pilote s'est présenté en longue finale pour la piste 29, le soleil était situé à l'azimut 290°, à une hauteur d'environ 4° au-dessus de l'horizon<sup>(2)</sup>. Le soleil se trouvait donc face à lui, légèrement en dessus de l'horizon.

Le pilote instructeur indique qu'à partir du moment où il a repris les commandes et jusqu'au touché des roues, il est persuadé d'être aligné sur l'axe de la piste.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

<sup>(3)</sup>Liens vers des deux rapports du BEA :

<https://www.bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2004/f-zb040201/pdf/f-zb040201.pdf>

<https://www.bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2015/BEA2015-0013/pdf/BEA2015-0013.pdf>

La gêne occasionnée par le soleil ne doit jamais être sous-estimée. La prise en compte de sa position, lors de la préparation d'un vol, est rare voire peu enseignée<sup>(3)</sup>.

Dans la mesure où les conditions aérologiques du moment et le trafic le permettent, la demande de changement de la piste en service doit être envisagée. D'une façon générale, l'interruption de l'atterrissement doit toujours être une décision à considérer si les conditions ne sont pas réunies pour atterrir en sécurité.

Si cette éventualité n'a pas été envisagée lors de la préparation du vol, la prise de décision et sa mise en application sont d'autant plus difficiles à gérer en temps réel, lorsque la situation est dégradée.

### 3.1 Mesures prises par l'aéroclub à l'issue de cet accident

Dans le cadre du SMS, l'aéroclub a analysé cet événement et publié, au profit de ses pilotes et instructeurs, un document destiné au retour d'expérience (REX) sur les risques et la conduite à tenir en cas d'éblouissement.