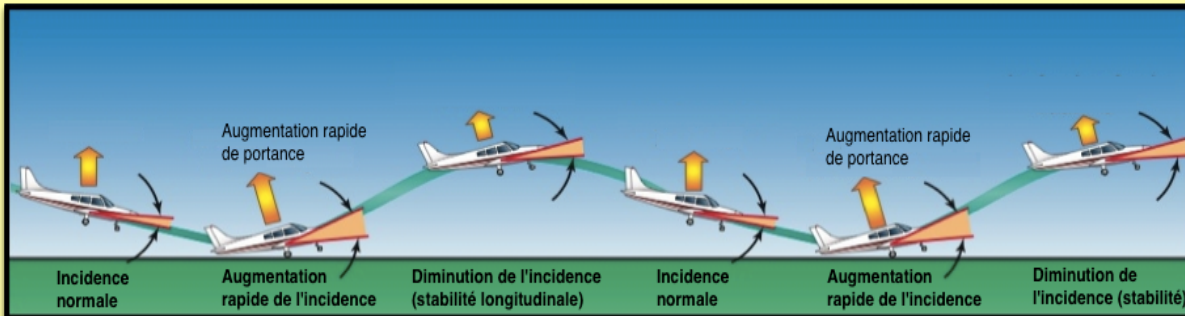


« Tout pilote, quelle que soit son expérience, est susceptible d'être confronté durant sa vie aéronautique au phénomène des rebonds à l'atterrissage. Ils font généralement suite à une obstination à vouloir atterrir alors que tout indique qu'une remise des gaz aurait été souhaitable. Mal maîtrisés, les rebonds entraînent la plupart du temps un atterrissage dur qui se traduit par des dégâts plus ou moins importants au niveau de la cellule et/ou des trains. Ces dégâts peuvent aller jusqu'à la rupture. Zoom sur ce phénomène ainsi que sur les moyens à la disposition du pilote pour ne pas en arriver là ».

ORIGINE DES REBONDS

Les rebonds proviennent d'un accroissement de la portance à l'arrondi (cf. fig. suivante) :



Cet accroissement peut être provoqué par :

- une vitesse d'atterrissage excessive :
→ excédent d'énergie non dissipé par les amortisseurs (DR 400) ou par l'élasticité des lames de train (MC) ;
→ faible incidence en effet de sol entraînant un touché 3 points ou du TAV en 1^{er}.
- une rafale de vent → augmentation subite d'incidence
- une piste bosselée → effet tremplin amplifié par l'effet de sol
- un arrondi prématuré → remontée de l'aéronef



COMMENT ÉVITER LES REBONDS ?

- stabiliser son approche et les paramètres en finale (trajectoire et **vitesse**) ;
- adopter une configuration et une vitesse d'approche conformes à celles publiées au Manuel de vol, en particulier lors des atterrissages par vent traversier ou fortes rafales.

QUE FAIRE EN CAS DE REBOND ?

- **hauteur de rebond modérée (< 2 m) :**
→ diminuer l'assiette faiblement si incidence de décrochage atteinte (stabilité naturelle de l'aéronef engendre un moment piqueur) ou alors bloquer l'assiette si aéronef proche du décrochage mais toujours manoeuvrable ;
→ s'aider simultanément des gaz (technique de sortie du vol aux grands angles) pour diminuer Vz et soulager le train au toucher suivant.

- **hauteur de rebond importante (> 2m) :**

REMISE DE GAZ IMPÉRATIVE