

INCIDENT

4 avril 2005 - avions immatriculés F-GJXO et F-GJXM

Événement :	collision entre deux avions au point d'arrêt.
Cause identifiée :	confiance excessive dans la protection garantie par le marquage au sol.

Conséquences et dommages : 1. F-GJXO : saumon de l'aile droite endommagé.
2. F-GJXM : saumon de l'aile gauche endommagé.

Aéronef : 1 et 2 : avions EADS SOCATA TB 10.

Date et heure : lundi 4 avril 2005 à 9 h 20.

Exploitant : école.

Lieu : AD Muret (31).

Nature du vol : 1 et 2 : circuit d'aérodrome, instruction, solo.

Personnes à bord : pilote stagiaire seul à bord dans chaque avion.

Titres et expérience : 1. pilote stagiaire, 21 ans, 21 heures 15 de vol dont 19 heures 15 en double commande, premier vol solo le 29 mars 2005.
2. pilote stagiaire, 22 ans, 22 heures de vol dont 19 heures en double commande, premier vol solo le 24 mars 2005.

Conditions météorologiques : vent 140° / 08 kt, CAVOK, QNH 1023 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote du F-GJXO atterrit en piste 12, puis rejoint le point d'arrêt pour un nouveau circuit d'aérodrome. Le F-GJXM, est stationné au point d'arrêt de la piste 12, son pilote réalise les vérifications avant le décollage.

Le pilote du F-GJXO demande à s'aligner alors qu'il approche du point d'arrêt, Il y est autorisé par le contrôleur. Lors de cette manœuvre, le saumon de l'aile droite heurte le saumon de l'aile gauche du F-GJXM.

Le pilote du F-GJXO explique qu'il pensait que le fait de rouler sur la ligne jaune axiale du chemin de roulement le protégeait de toute collision avec un obstacle. Il ne s'est donc pas demandé si le TB 10 au point d'arrêt pouvait être gênant et n'a pas pris de précaution particulière lors du dépassement.

⁽¹⁾Les responsables pédagogiques indiquent que le principe des touchés-décollés n'est plus en vigueur depuis mi-2004.

Contexte

Les élèves participaient à un stage de formation prévu sur une période de huit semaines en vue de l'obtention du PPL(A). Le jour de l'incident, la sixième semaine venait de débuter. La majorité des élèves avait effectué le premier vol solo la semaine précédente. Le programme du stage précise que lors de cette dernière partie de la formation les élèves doivent accomplir vingt atterrissages « complets », si possible lors des cinq heures de vol effectuées en tant que commandant de bord. De ce fait, de nombreux vols sont réalisés en circuits d'aérodrome et après chaque atterrissage, les pilotes rejoignent le point d'arrêt.⁽¹⁾

Circulation au sol

L'obligation de réaliser des atterrissages « complets » engendre une mixité importante entre les avions dont les pilotes doivent effectuer les essais du moteur avant leur premier décollage et ceux qui, après un atterrissage, rejoignent le point d'arrêt pour un nouveau décollage.

Par ailleurs, en fin de circuit, le stagiaire se concentre principalement sur la réussite de l'atterrissage. Ce but est atteint dès que la vitesse est contrôlée. La vigilance du pilote peut alors se relâcher pendant la phase suivante de roulage.

Formation au roulage

Les parkings des écoles de pilotage sont souvent destinés à accueillir un grand nombre d'avions. Ainsi, les marquages au sol sont établis de manière à assurer l'anticollision. La proximité des places de stationnement amène les élèves à évoluer très près les uns des autres. Pour cette raison, il leur est demandé de suivre scrupuleusement le marquage au sol. Les pilotes peu expérimentés peuvent focaliser leur attention sur le respect du suivi du marquage au détriment de la surveillance de l'environnement.



représentation de la position des avions lors de l'incident