

## Atterrissage sur une piste occupée, collision avec un véhicule

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR400 immatriculé F-GSBA
<b>Date et heure</b>	Lundi 2 juillet 2012 vers 19 h 50 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Vitry-le-François (51)
<b>Conséquences</b>	Conducteur du véhicule blessé, aéronef fortement endommagé

<sup>(1)</sup>Heure locale.

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

<sup>(3)</sup>Notice to  
airmen – Avis aux  
navigateurs aériens.

### CIRCONSTANCES

Le pilote, basé sur l'aérodrome, décolle de la piste 05 pour des circuits d'aérodrome. Après deux posé-décollés, il s'intègre en vent arrière pour la piste 29<sup>(2)</sup> pour un atterrissage complet. Peu après le toucher des roues, l'avion entre en collision avec un véhicule de fauchage situé à environ 200 m du seuil de piste. L'aile droite du DR400 est arrachée et le véhicule renversé.

Le véhicule, d'environ 400 kg et de couleur orange, a été heurté sur l'arrière par l'aile droite du DR400. Son conducteur réalisait une opération de tonte de la piste sur les 200 premiers mètres du seuil 29 en vue d'une manifestation d'aéromodélisme programmée le week-end suivant.

Le pilote a vu deux avions du club décoller de la piste 05 et a alors décidé d'utiliser cette piste. Il indique qu'il ne savait pas qu'un véhicule occupait le seuil de la piste 29. Il l'a aperçu juste avant la collision et n'a pas eu le temps d'effectuer une manœuvre d'évitement. Il précise qu'il avait consulté à l'aéroclub le tableau des consignes et NOTAM<sup>(3)</sup> en vigueur. L'occupation de la piste 29 n'y était pas inscrite.

Le conducteur du véhicule explique qu'il avait prévenu verbalement le président de l'aéroclub basé qu'il tondrait la piste dans la semaine en fonction des conditions météorologiques. Le jour de l'accident, il a informé l'exploitant d'aérodrome et des membres de l'aéroclub présents sur l'aérodrome qu'il allait débiter la tonte. Il précise qu'il n'a aucune expérience aéronautique et n'a jamais reçu de consignes de sécurité concernant l'occupation d'une piste. Il ajoute qu'il a pour habitude de porter un gilet fluorescent mais qu'il l'avait oublié le jour de l'accident. Le véhicule n'était pas balisé.

L'aérodrome, ouvert à la circulation aérienne publique, n'est pas réservé aux aéronefs munis de radio. La circulation des véhicules sur l'aérodrome est quant à elle réglementée par l'Arrêté du 2 novembre 1977 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome. Cet arrêté définit les personnes et véhicules ayant accès aux différentes zones de l'aérodrome mais ne détaille pas les conditions de circulation.

Un protocole d'accord a été signé entre les services de la navigation aérienne nord-est (SNA-NE) et l'exploitant d'aérodrome. Il prévoit une coordination entre l'exploitant d'aérodrome, le SNA-NE et le Service d'Information Aéronautique (SIA) lorsqu'une activité gênante restreint l'utilisation d'une infrastructure. Le guide de la demande

de NOTAM édité par le SIA précise par ailleurs qu'un NOTAM doit être publié en cas de restrictions opérationnelles d'une piste. En constatant le jour même de l'accident que l'opération était en cours, l'exploitant d'aérodrome a pensé que l'activité avait déjà été coordonnée avec l'aéroclub et n'a donc pas informé le SNA. Aucun NOTAM mentionnant l'indisponibilité de la piste 29 n'avait été émis.

Les METAR des aérodromes voisins faisaient état d'une situation CAVOK et d'un vent faible au moment de l'accident. Le soleil était dans l'axe de piste (azimut de 289°) pour une hauteur de 12°. Le pilote portait des verres correcteurs sans protection solaire. Il estime que les conditions d'éclairage ne l'ont pas gêné lors de la finale. Le pilote, âgé de 62 ans, est titulaire d'une licence de pilote privé avion de 1993. Il totalisait environ 375 heures de vol. En 2012, le pilote avait réalisé environ 20 heures de vol dont 7 en tant que commandant de bord.

### CONCLUSION ET ENSEIGNEMENT

La collision est due à l'absence de détection par le pilote du véhicule occupant la piste.

Ont contribué à l'accident :

- l'absence de diffusion de NOTAM limitant la disponibilité de la piste ;
- les conditions d'éclairage ;
- la possible focalisation du pilote sur les paramètres de vol en finale au détriment de la surveillance extérieure ;
- l'absence de balisage du véhicule,

Lors de cet événement la protection qu'apporte la règle « voir et éviter » s'est révélée inefficace. Une information avant ou pendant le vol apporte une aide essentielle au pilote pour repérer un aéronef ou un véhicule. Une meilleure coordination entre les différents utilisateurs et l'exploitant de l'aérodrome aurait permis de diffuser efficacement l'information d'occupation de la piste, notamment par :

- l'actualisation du tableau d'affichage des consignes à l'attention des pilotes du club ;
- la diffusion d'un NOTAM ou l'utilisation des signaux au sol pour les autres pilotes.