

Quasi-collision en circuit d'aérodrome, en instruction

Aéronefs	1. Avion Socata TB10 « Tobago » immatriculé F-GGNM 2. Avion Socata TB20 « Trinidad » immatriculé F-GGNQ
Date et heure	Mercredi 25 juillet 2012 à 12 h 10 ⁽¹⁾
Exploitants	1. Ecole 2. Ecole
Lieu	AD Grenoble Isère (38)
Conséquences	Aucune

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Au retour d'un vol local l'élève et l'instructeur du TB10 immatriculé F-GGNM sont autorisés à intégrer directement la finale pour un atterrissage sur la piste 09. Le contrôleur lui précise qu'il est positionné derrière un Piper PA28 en finale IFR. L'instructeur explique que l'élève maintient le palier à une altitude de 1 800 ft jusqu'en finale.

Le contrôleur fait une information de trafic (en anglais) à l'élève et l'instructeur du TB20 immatriculé F-GGNQ situé en fin de vent arrière en lui demandant de s'intégrer en finale derrière le TB10. L'instructeur du TB20 précise qu'il aperçoit un trafic dans la direction indiquée par le contrôleur et adapte son circuit d'aérodrome pour se placer derrière celui-ci. Il explique que d'après les différents messages qu'il entend sur la fréquence, il comprend qu'il est numéro 2 derrière le TB10 et devant un autre IFR en finale à 4 NM.

L'avion identifié par l'instructeur du TB20 est en fait le PA28 en courte finale devant le TB10.

L'instructeur du TB10 indique qu'il voit passer le TB20 immatriculé F-GGNQ légèrement au-dessus et à droite, à une vitesse un peu plus élevée. Il estime la séparation à environ 10 m. Il informe le contrôleur de cette quasi-collision. L'élève ou l'instructeur du TB 20 remet les gaz sur la demande du contrôleur. Le pilote du TB10 poursuit son approche et atterrit normalement.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent variable pour 3 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 5 000 ft.

L'instructeur du TB10 totalisait 5 990 heures de vol, dont 1 800 sur type et 136 heures dans les 3 mois, dont 52 sur type. L'élève totalisait 20 heures de vol, toutes sur type.

L'instructeur du TB20 totalisait 763 heures de vol, dont 276 sur type et 11 heures dans les 3 mois, dont 33 sur type. L'élève totalisait 110 heures dont 10 heures sur type. Cet élève est un stagiaire étranger en formation intégrée.

Les radiocommunications avec l'équipage du TB10 se faisaient en français, celles avec l'équipage du TB20 se faisaient en anglais.

Le contrôleur était assisté d'un deuxième contrôleur qui assurait la coordination téléphonique avec les autres organismes ainsi qu'une supervision du trafic. Il indique qu'au moment de l'événement le trafic était dense mais que pour lui, les avions étant bien séquencés, la phase la plus difficile était terminée. Il explique que sa stratégie était d'amener l'avion évoluant en VFR à voir celui qui le précède afin qu'il le suive. Il précise qu'il ne donne pas de numéro d'ordre car il l'estime inutile lorsqu'il y a trop de trafic.

Le RCA Chapitre 5 (contrôle d'aérodrome, paragraphe 5.3.1.2) précise que le numéro d'ordre est normalement communiqué en vent arrière, et qu'il doit être communiqué au plus tard en fin de vent arrière.

La fréquence était très occupée avec une forte diversité de trafics (IFR, VFR en instruction).

CONCLUSION

L'incident est dû à l'identification erronée par l'équipage du TB20 de l'aéronef le précédant ainsi qu'à la non-détection mutuelle des deux avions par les pilotes.

L'absence d'indication du numéro d'ordre à l'atterrissage par le contrôleur et la charge de travail de l'instructeur du TB20, qui doit assurer l'instruction de l'élève en anglais tout en assurant la surveillance de la fréquence sur laquelle les échanges se font principalement en français, ont contribué à l'incident.