

Collision avec un pylône lors du roulage sur une voie de service

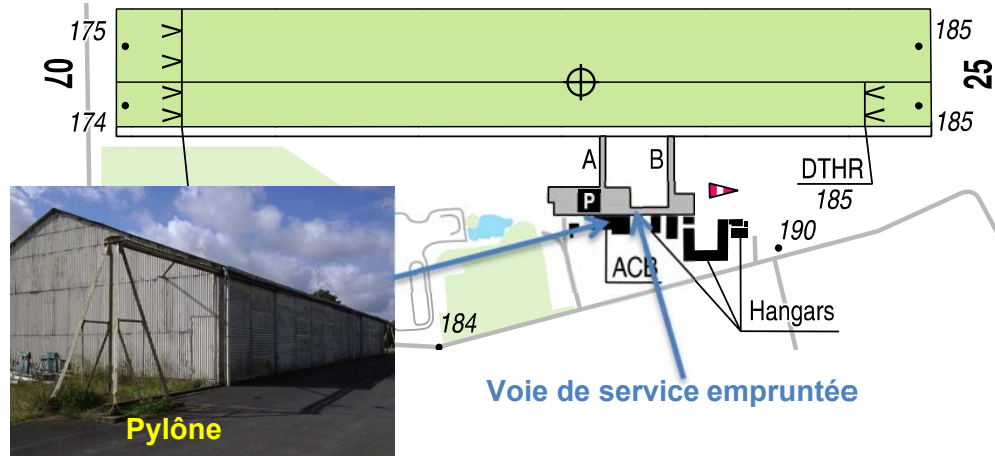
Aéronef	Avion Robin DR400-120 immatriculé F-GAVP
Date et heure	27 août 2014 à 11 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Montaigu - Saint-Georges (85)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Aile droite fortement endommagée

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

⁽²⁾Route de surface aménagée sur l'aire de mouvement non destinée à être utilisée par les aéronefs.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote atterrit en piste 25 puis emprunte la voie de circulation A. Il aperçoit des amis à proximité de la voie de circulation B. Arrivé à l'aire de stationnement (P sur le plan ci-dessous), il poursuit le roulage par une voie de service⁽²⁾ longeant des hangars pour s'approcher de ses amis. Il vire vers la gauche. L'aile droite entre en collision avec un pylône métallique servant de support au rail de porte d'un hangar et empiétant sur la voie de service d'environ un mètre. Le bord d'attaque de l'aile droite est enfoncé sur plusieurs dizaines de centimètres à environ un mètre du saumon.



2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé PPL(A), totalisait 285 heures de vol dont 176 en tant que commandant de bord, 251 sur avion Robin et deux dans les trente jours ayant précédé l'accident.

Le pilote indique qu'il n'a pas imaginé que la voie qu'il empruntait n'était pas une voie de circulation. A aucun moment il n'a détecté la présence du poteau. Il ajoute qu'il a pu être déconcentré lors du roulage par la présence de ses amis qu'il devait amener en vol. Il précise qu'il n'avait effectué qu'un seul vol à destination de l'aérodrome de Montaigu - Saint-Georges, vol réalisé en 2013. Il avait effectué un posé-décollé et n'avait donc pas évolué sur les voies de circulation et les aires de stationnement.

2.2 Renseignements sur l'aérodrome

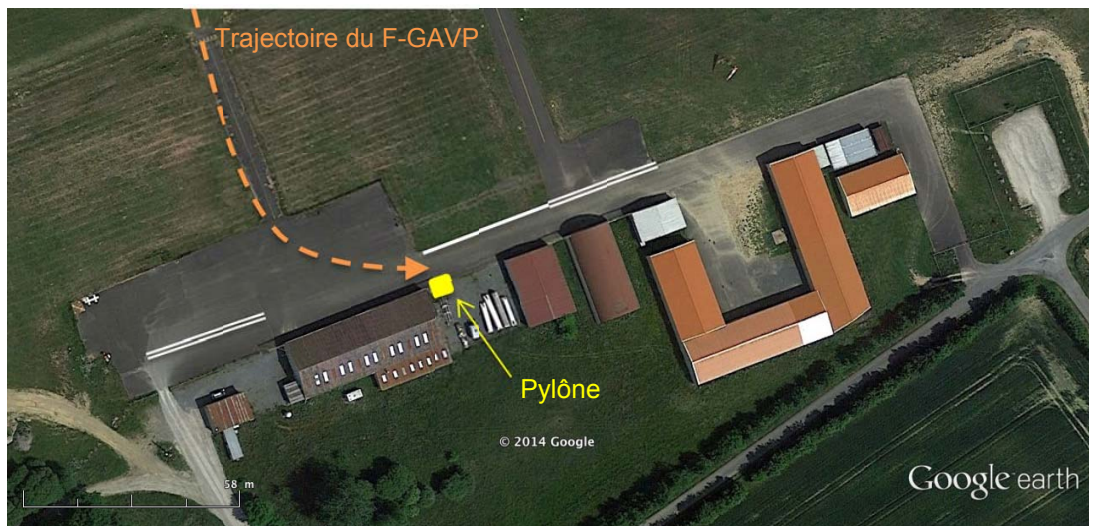
L'aérodrome de Montaigu - Saint-Georges est un aérodrome non contrôlé ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP). La carte VAC indique que le roulage est interdit en dehors de la piste et des voies de circulation.

Deux voies de circulation A et B permettent de pénétrer ou de dégager la piste :

- ❑ la voie A relie la piste à une aire de stationnement (notée P sur la carte VAC) située devant le hangar de l'aéroclub basé. Une ligne blanche double est présente au sol parallèlement aux hangars et uniquement sur la partie sud de l'aire de stationnement ;
- ❑ la voie B relie la piste à une aire de stationnement plus petite que la précédente. Une ligne blanche double est présente au sol parallèlement aux hangars.

Une voie de service⁽³⁾ longe plusieurs hangars et permet de circuler de l'une à l'autre des aires de stationnement. Il ne s'agit pas d'une voie de circulation utilisable par les aéronefs. Elle est présente sur le plan de la carte VAC de l'aérodrome. Une ligne blanche au sol délimite cette voie sur sa partie nord, côté herbe, dans la continuité de celle présente sur l'aire de stationnement reliant la voie de circulation B. Il n'y a aucune autre marque d'indication concernant cette voie.

⁽³⁾9 mètres de largeur pour une envergure du DR400-120 de 8,72 mètres.



Aire de stationnement liée à la voie de circulation A et début de la voie de service avec le pylône métallique



Ligne de sécurité délimitant l'aire de stationnement liée à la voie de circulation B

Aucun NOTAM n'était en vigueur pour l'aérodrome de Montaigu - Saint-Georges. Le dernier contrôle des Conditions d'Homologation et procédures d'Exploitation des Aéroports (CHEA), effectué en septembre 2011 par la DSAC Ouest, n'a pas relevé d'écart concernant la voie de service ou les aires de stationnement.

2.3 Renseignements sur la conception des aérodromes

Les conditions techniques générales des CHEA, mais aussi les spécifications techniques de l'AESA, recommandent de tracer des lignes de sécurité. Ces lignes permettent de délimiter les zones destinées aux installations de l'aérodrome et utilisées par exemple par des véhicules au sol pour assurer une démarcation de sécurité par rapport aux aéronefs. Elles sont de couleur blanche pour les différencier des lignes jaunes de guidage utilisées par les aéronefs.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Après avoir aperçu ses amis, le pilote a voulu se stationner le plus près d'eux et a décidé de poursuivre le roulage en utilisant les surfaces revêtues. Sans le savoir, il a emprunté une voie de service le long de hangars et a heurté un pylône par manque de vigilance et de surveillance extérieure.

Il n'est pas possible de déterminer quelle aurait été la conduite du pilote si des marques d'indication, et en particulier des lignes de sécurité, avaient été présentes. Leur absence n'a toutefois pas permis au pilote, qui découvrait l'aérodrome, d'identifier que la voie qu'il empruntait n'était pas accessible aux aéronefs.

Le roulage constitue une phase qui nécessite, comme toute phase de vol, de l'attention :

- avant d'entreprendre un vol, la préparation du vol doit permettre au pilote de prendre connaissance de tous les renseignements utiles au vol, y compris ce qui concerne le roulage et le stationnement. Dans le cas de l'accident, la voie de service étant portée sur la carte VAC, le pilote aurait pu être conforté dans sa décision d'emprunter cette voie ;
- après un atterrissage, la tendance naturelle au relâchement, en raison des vitesses faibles d'évolution dans un environnement à deux dimensions, peut conduire un pilote à être moins attentif aux dangers potentiels présents et aux risques associés.

Lors d'un nouveau contrôle de l'aérodrome par la DSAC, la mise en place de panneaux de signalisation et/ou de lignes de sécurité pour délimiter la voie de service a été inscrite dans le rapport de contrôle des CHEA.