

INCIDENT

19 avril 2005 - avion immatriculé F-GAVN

Événement :	atterrissage à côté de la piste.
Causes identifiées:	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> décision inappropriée d'effectuer un exercice avec des conditions du jour défavorables,<input type="checkbox"/> excès de confiance dans la connaissance d'un environnement familier,<input type="checkbox"/> perception erronée de la piste.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400 2+2.

Date et heure : mardi 19 avril 2005 à 20 h 00.

Exploitant : club.

Lieu : AD Le Plessis Belleville (60).

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :

- instructeur 35 ans, PPL de 1999, CPL de 2002, FI de 2004, 700 heures de vol, 50 heures en instruction, dont 20 dans les trois mois précédents et 4 h 30 dans les 24 heures précédentes,
- pilote stagiaire 40 ans, 40 heures de vol, toutes en double commande, environ 20 heures de vol au cours des trois mois précédents.

Conditions météorologiques :

- AD Paris Charles de Gaulle à 20 h 00 situé à 10 NM au sud ouest : vent 270° / 06 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 3 000 pieds, FEW à 6 000 pieds, température 11 °C, QNH 1005 hPa,
- Position du soleil : azimut 278°, hauteur 8°.

Circonstances

L'instructeur et l'élève décollent de l'aérodrome de Lognes (77) pour une séance de circuits de piste au Plessis Belleville. Ils prévoient de commencer par un exercice de panne à la verticale de l'aérodrome, suivi d'un posé-décollé sur la piste non revêtue du Plessis.

L'instructeur explique, qu'après l'observation de l'aire à signaux à une hauteur de 1 100 pieds, il tire la commande de réchauffage du carburateur, réduit la puissance du moteur, et annonce le début de l'exercice en piste 25 non revêtue, main droite.

En courte finale, à environ trois mètres de hauteur, il réalise que l'avion va atterrir sur le champ de blé en herbe situé entre la bande gazonnée et la bande revêtue (voir carte d'atterrissage à vue ci-après). Il reprend les commandes et débute une action de remise de gaz ; néanmoins l'avion touche le sol. L'instructeur décide d'interrompre la remise de gaz et d'atterrir. L'avion s'immobilise sans dommage dans le champ de blé, à 250 mètres du seuil de la piste revêtue et sensiblement à équidistance des deux pistes.

L'instructeur et l'élève ajoutent qu'ils ont été fortement gênés par le soleil au cours de l'exercice. L'instructeur précise avoir choisi la piste 25 car la manche à air indiquait un vent du nord-ouest pour cinq à dix nœuds. Pendant l'exercice, il a gardé la vue du champ de blé, qu'il pensait être la piste non revêtue.

Le contraste de couleur entre le champ de blé et la piste non revêtue était faible. L'élève indique qu'il a confondu le champ de blé avec la piste non revêtue lors passage à la verticale. Il a également confondu les cônes balisant la voie de circulation menant au seuil de piste 25 non revêtue avec le balisage du seuil de cette piste.

La sous-partie E2 du chapitre 3 de l'ITAC (Instruction Technique sur les Aérodomes Civils) précise que le balisage des pistes non revêtues doit comporter :

- ❑ sur les grands côtés de la piste, des balises blanches, pyramidales ou tronconiques, régulièrement espacées d'environ 60 mètres et des marques rectangulaires de 6 mètres de longueur et de 1,20 mètres de largeur, espacées d'environ 200 mètres ou disposées à raison d'une marque pour trois balises ;
- ❑ sur chacun des quatre angles, une marque en forme de « L » doublée par deux balises dièdres ;
- ❑ à chaque seuil de piste, une marque rectangulaire de mêmes dimensions qu'en bords de piste, centrée sur l'axe et perpendiculaire à celui-ci.

La piste non revêtue du Plessis Belleville est balisée par des cônes de couleur blanche et des dièdres. Le marquage blanc est absent. La voie de circulation menant au seuil 25 de la piste non revêtue est bordée de cônes de couleur jaune.



Représentation de la disposition du balisage des pistes 25 du Plessis. Les conditions d'éclairage et le contraste entre les surfaces sont différents de ceux du jour de l'événement.

L'instructeur précise qu'il n'avait pas atterri au Plessis Belleville depuis plus de huit mois. Il avait étudié la carte d'approche à vue avant le vol de l'incident. Il avait suivi sa formation de pilote privé au Plessis Belleville et se sentait toujours familier de cet aérodrome. Le pilote stagiaire atterrissait pour la première fois au Plessis.

L'instructeur volait pour la quatrième fois de la journée. Les trois vols précédents avaient duré une heure chacun en moyenne.

