



Accident de l'avion Beechcraft 18 - C18S
immatriculé **HB-GAC**
et de l'avion Robin DR400-120
immatriculé **F-GPHL**
survenu le 21 mai 2022
à Béziers-Vias (34)

Heure	Vers 13 h 15 ¹
Exploitants	HB-GAC : Privé F-GPHL : Aéroclub du Gard
Natures des vols	Navigation
Personnes à bord	HB-GAC : Pilote F-GPHL : Instructeur, élève pilote et passager
Conséquences et dommages	DR400 détruit

Collision entre un avion au roulage et un avion au point d'attente

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et des enregistrements des radiocommunications.

Après une escale d'environ une heure à l'aérodrome de Béziers-Vias pour avitailler et se reposer, le pilote du HB-GAC met en route les deux moteurs en vue d'un vol à destination de l'aérodrome de Birrfeld (Suisse) où est basé l'avion. Il effectue ensuite le point fixe et les actions avant décollage sur l'aire de stationnement.

Pendant ce temps, le pilote du DR400 immatriculé F-GBHJ demande les consignes de roulage. La contrôleur lui indique de rouler jusqu'au point d'attente A. Environ trois minutes plus tard, le pilote du DR400 immatriculé F-GPHL demande les consignes de roulage. La contrôleur lui indique également de rouler jusqu'au point d'attente A. Le pilote du F-GBHJ s'annonce ensuite être prêt au point d'attente A. La contrôleur l'autorise à s'aligner et décoller en piste 09.

Environ une minute plus tard, le pilote du HB-GAC demande les consignes de roulage². La contrôleur lui demande de rouler jusqu'au point d'attente A. Le F-GPHL est alors sur la voie de circulation A, au roulage vers le point d'attente. Le F-GBHJ est sur la piste 09.

Le pilote du HB-GAC quitte l'aire de stationnement, roule et tourne sur la voie de circulation A.

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

² Toutes les communications entre le pilote du HB-GAC et la contrôleur sont en anglais. Les communications entre les pilotes de deux autres avions et la contrôleur sont en français.

Pendant ce temps, le pilote du F- GPHL s'annonce être prêt au point d'attente A. La contrôleur lui demande de maintenir le point d'attente A. Le pilote du HB-GAC voit alors un DR400 décoller. Alors qu'il atteint le point d'attente, il heurte le DR400 immatriculé F-GPHL. L'hélice du moteur droit découpe l'arrière du DR400, qui est projeté sur la droite à l'impact.

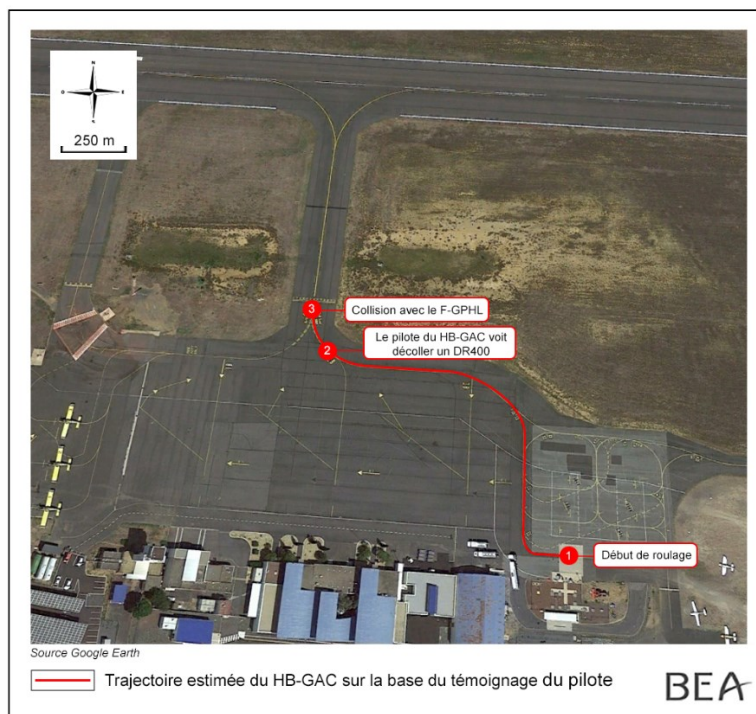


Figure 1 : trajectoire du HB-GAC au roulage



Figure 2 : photo des dommages (Source : pilote du HB-GAC)

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur l'aérodrome

L'aérodrome de Béziers-Vias est un aérodrome contrôlé, réservé aux aéronefs munis de radio. Il dispose d'une piste 09-27 revêtue d'une longueur de 2 000 m. Trois voies de circulation (P, A et B) situées au sud de la piste desservent la piste en son milieu. La voie de circulation P est réservée aux aéronefs de la Sécurité civile, la voie de circulation B aux aéronefs de masse maximale au décollage inférieure à 5,7 t.

2.2 Renseignements sur le pilote du HB-GAC

Le pilote, âgé de 64 ans et de nationalité suisse, détenait une licence de pilote privé avion PPL(A) depuis 1978. Il totalisait 3 637 heures de vol dont 60 sur le type. Il ne parle pas couramment le français.

2.3 Renseignements sur les avions

Le Beech 18 immatriculé HB-GAC est un avion bimoteur à train classique. Le pilote en est copropriétaire. Du fait de l'angle très cabré du fuselage avec le sol, l'avant du fuselage masque une partie de la vue du pilote vers l'avant. Il est ainsi d'usage de rouler en zigzaguant afin de voir devant l'avion en regardant par les côtés.



Figure 3 : photo du HB-GAC (Source : jetphotos.com)

Le F-GPHL est un DR400-120 de l'aéroclub du Gard. Le F-GBUJ est un DR-400-120 de l'aéroclub de Béziers Cap d'Agde. Les couleurs de ces deux avions sont très semblables.



Figure 4 : photos des avions F-GPHL et F-GBUJ (Sources : aéroclubs)

2.4 Témoignages

2.4.1 Témoignage du pilote du HB-GAC

Le pilote du HB-GAC indique avoir aperçu un DR400 au roulage vers le point d'attente de la voie de circulation A lorsqu'il a contacté la contrôleuse pour le roulage. Il ajoute qu'il a effectué les dernières vérifications de la check-list roulage lors du virage à droite menant à la voie de circulation A et qu'il ne regardait pas à l'extérieur à cet instant. Lorsqu'il a de nouveau regardé à l'extérieur, il a vu un DR400 décoller et a pensé qu'il s'agissait de l'avion qui roulait avant lui et que le point d'attente était ainsi libre. Il a donc poursuivi le roulage jusqu'au point d'attente en demandant l'autorisation de pénétrer et remonter la piste. C'est alors qu'il a entendu le bruit d'impact. Il a freiné immédiatement et a demandé ce qu'il se passait à la fréquence. La contrôleuse lui a indiqué qu'il avait heurté le DR400 et lui a demandé d'arrêter les moteurs.

Le pilote explique qu'en raison de leur durée, il fait très souvent le point fixe et la checklist de décollage sur l'aire de stationnement avant de demander les consignes de roulage. Il précise qu'il ne lui reste ainsi plus que la checklist de roulage à effectuer jusqu'au point d'attente.

Il ajoute qu'il aurait dû faire un virage à 120° en entrant sur la voie de circulation A menant au point d'attente afin de vérifier que la voie était libre. Il explique qu'il n'a pas été assez vigilant car il s'est trouvé confiant du fait que l'aérodrome était beaucoup moins fréquenté et plus grand que l'aérodrome où il a l'habitude de voler.

2.4.2 Témoignage de la contrôleuse

La contrôleuse précise que lorsque le pilote du HB-GAC l'a contactée pour le roulage, il y avait un DR400 sur la piste sur le point de décoller et le DR400 immatriculé F-GPLH au point d'attente A, prêt au décollage. Elle a demandé au pilote du HB-GAC à rouler jusqu'au point d'attente A. Elle précise qu'elle ne lui a pas indiqué la présence du DR400 car selon elle, il ne s'agit pas d'une phraséologie standard. Elle a ensuite effectué d'autres actions sans regarder dehors. Lorsque le pilote du HB-GAC lui a annoncé qu'il était prêt au décollage, elle a regardé dehors et a vu la collision entre les deux avions.

2.4.3 Témoignage de l'instructrice à bord du DR400 immatriculé F-GPLH

L'instructrice précise que le DR400 était au point d'attente A, que son élève avait annoncé qu'ils étaient prêts au décollage et attendait l'autorisation de rentrer sur la piste. Elle a entendu le pilote du HB-GAC demander en anglais l'autorisation de roulage. Lors de l'impact, l'avion a été projeté sur la droite et le manche a bougé dans tous les sens endommageant tous les instruments et la heurtant aux jambes.

2.5 Information de trafic

Les organismes des services de la circulation aérienne fournissent les informations de trafic permettant de prévenir les collisions entre les aéronefs, dont ceux évoluant sur l'aire de manœuvre, et les renseignements et consignes permettant d'assurer l'acheminement sûr, ordonné et rapide de la circulation aérienne. Le choix des manœuvres éventuelles permettant d'éviter les collisions demeure de la responsabilité des commandants de bord en application des règles de l'air.

Le champ de vision du pilote d'un aéronef qui circule au sol étant réduit, il importe que le contrôleur d'aérodrome donne au pilote des consignes concises et des renseignements suffisants pour l'aider à suivre ou à choisir la bonne voie de circulation, et à éviter une collision avec d'autres aéronefs, des véhicules, personnels ou obstacles.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Lorsque le pilote HB-GAC a commencé le roulage vers le point d'attente A, il avait conscience de la présence d'un DR400 au point d'attente A. Il l'a ensuite perdu de vue lors du roulage. Alors qu'il tournait sur la voie de circulation, il a vu un DR400 décoller et a pensé qu'il s'agissait de cet avion. À l'issue du virage, il n'avait pas la vue du point d'attente du fait de la faible visibilité de l'avion vers l'avant et n'a pas confirmé que la voie était libre en poursuivant le virage de façon à regarder le point d'attente par le côté gauche de l'avion. Compte tenu de la position du DR400 immatriculé F-GBUJ sur la piste, il n'y avait pas lieu de faire d'information de trafic concernant cet aéronef et il est possible que le niveau de compréhension de la langue française par le pilote du HB-GAC, ne lui permettant pas de suivre les communications en français, ait pu dégrader sa conscience de la situation. L'hélice du HB-GAC a découpé l'arrière du DR400 toujours présent au point d'attente. Le pilote a freiné rapidement, limitant les conséquences de la collision.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la collision entre les deux avions au point d'attente :

- le biais de confirmation du pilote du HB-GAC en voyant un DR400 décoller alors qu'il n'avait pas conscience de la présence d'un troisième avion sur la piste lorsqu'il a débuté le roulage ;
- le manque de vigilance du pilote du HB-GAC, qui s'est senti en confiance sur un aéroport beaucoup moins fréquenté et plus grand que celui où il a l'habitude de voler.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.