

P92 – Interférence des trajectoires d'un avion et d'un ULM aux décollages simultanés

Récit du pilote

Ce dimanche matin après un début de journée calme, la piste 15 étant en service, le vent d'Autan a commencé à s'établir. Nous effectuons avec le Tecnam P92 des circuits main droite sur la piste 15 ULM.

Un avion, Cessna 150 basé à l'extérieur, retourne chez lui. Il est autorisé au décollage sur la piste 15 avion, la tour l'ayant mis en garde sur la vigilance nécessaire à la tenue d'axe compte tenu d'un vent de travers gauche et de notre présence en touch & go sur la piste 15 ULM (parallèle à la piste avion).

Nous effectuons donc nos décollages, notre P92 et ce C150, simultanément en parallèle avec un vent tournant vers la gauche dès 150ft. Alors que nous effectuons notre montée initiale dans l'axe de la piste ULM, le Cessna n'ayant pas contrôlé sa dérive coupe l'axe de la piste ULM.

La tour le rappelle à l'ordre. N'ayant pas visuel sur l'avion nous dégageons immédiatement l'axe ULM afin de limiter tout risque d'abordage et le pilote de l'avion se fait gronder par le contrôleur.

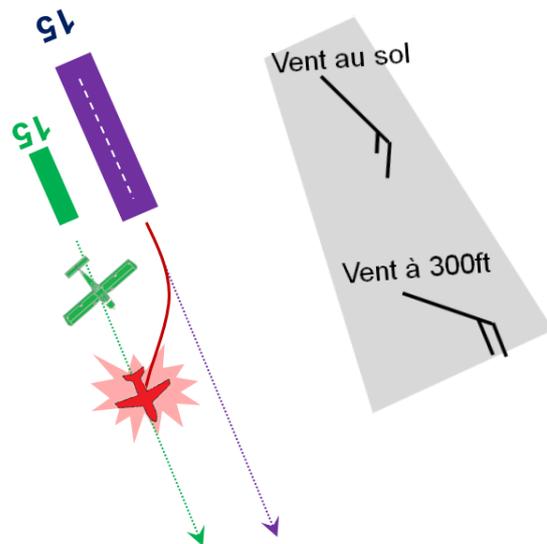
Cette fois tout se termine bien. Nous avons dans un passé récent eu des frayeurs similaires.

Commentaire de l'instructeur

La particularité du vent d'Autan est de souvent être plus ou moins dans l'axe au sol et de tourner vers la gauche pour s'établir du 120° au 150° pour 15kts à 25/30 kts.

Nous volons sur une plateforme avec deux pistes parallèles où il n'est pas rare de voir des décollages ou atterrissages simultanés. En cas de vent de travers il est essentiel de maintenir l'axe, à l'atterrissage (cas du dernier virage) comme au décollage.

La particularité de ces appareils à ailes hautes fait que la visibilité est réduite vers le haut et vers l'arrière.



Enseignements de sécurité

Deux pistes parallèles peuvent être opérées simultanément à LFCL

- La piste principale (piste « avion », parfois utilisée par les ULM)
- La piste en herbe (piste « ULM », utilisable exclusivement par les ULM).

Maintenir l'axe est primordial lorsque 2 appareils évoluent en parallèle en montée initiale ou en approche

En particulier il est bon de rappeler

1. **En montée initiale** : maintenir strictement l'axe de la piste utilisée en affichant si nécessaire une correction de dérive et en l'adaptant pour prendre en compte l'évolution du vent en direction et en force au fur et à mesure de la montée. Le maintien de l'axe peut-être moins aisé qu'en approche du fait de l'absence de piste devant l'avion. S'appuyer alors sur des repères au sol pour matérialiser l'axe de la montée initiale.
2. **A l'approche**, veiller à bien anticiper l'effet du vent sur la trajectoire de dernier virage pour éviter de déborder sur la finale de la piste parallèle.
3. **Lors d'exercice d'encadrement** : en présence de trafic, ne pas effectuer d'évolution qui amènerait à interférer sur la finale de la piste parallèle.

De manière générale il est bon d'acquiescer visuellement le trafic utilisant la piste parallèle pour assurer l'anticollision lors des phases de montée initiale et de finale.