
	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
02/2012	Conseil Sécurité du mois	Page 1/2

Rédacteur : Marc Postal

Révision du 01 mai 2020

Qu'elle soit blanche ou jaune, la ligne, on s'assoit dessus !

Loin d'inciter à la délinquance routière, il s'agit de prévenir toute rencontre malheureuse à notre avion.

Nous connaissons tous l'intérêt que présente la matérialisation de l'axe sur une piste. Des lignes médianes sont également peintes sur d'autres parties de l'aire de manœuvre notamment sur les voies de circulation (elles sont en général jaunes, alors que celle de la piste est blanche).

Pour en apprécier l'utilité, il faut revenir à la réglementation sur les infrastructures d'aérodrome et en particulier les « conditions d'homologation et procédure d'exploitation des aérodromes » ainsi que « l'Annexe technique n°1 relative aux caractéristiques physiques des aérodromes civils utilisés par les aéronefs à voilure fixe » (documents disponibles sur le site du SIA).

Ces textes définissent en particulier les catégories des aérodromes par :

- un « chiffre code » dépendant d'une distance de référence des avions (en général la distance de décollage équilibrée à masse maxi) auxquels la piste est destinée,
- une « lettre code » dépendant de l'envergure et/ou de la voie des trains principaux des avions auxquels l'installation est destinée.

Exemple pour Toulouse-Lasbordes (LFCL) :

- chiffre code : 1, distance de référence de moins de 800m (en l'occurrence 628 m pour le Beechcraft BE 90 ou BE 100)
- lettre code : A, moins de 15m d'envergure et/ou moins de 4,5m de voie.

En fonction de ces codes, le texte prévoit des valeurs minimales pour :

- la largeur de la piste (LFCL : 18m, mais la piste fait 23m de large) ;
- la largeur des voies de circulation (LFCL : 7,5m) ;
- la marge de dégagement (distance entre les roues extérieures du train principal et le bord de la voie (LFCL : 1,5m) ;
- la distance de séparation entre l'axe de la voie et tout objet fixe de l'infrastructure (LFCL : 16,25m).

Voilà pourquoi aligner sa trajectoire sur la ligne médiane de la voie de circulation :

- permet d'être à bonne distance des obstacles fixes, toute collision étant préjudiciable à l'intégrité structurale de notre avion ;
- protège des « sorties de route » du train d'atterrissage, propices à sa détérioration.

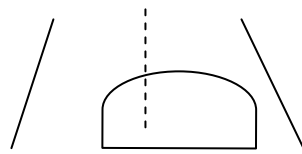
Note 1 : Bien que l'aire d'avitaillement de l'ACAT fasse partie de l'aire de trafic et donc ne soit pas par définition une voie de circulation, sa ligne jaune nous protège tout autant des dangers mentionnés ci-dessus !

Note 2 : A l'alignement, après le point d'attente avant piste, nous rejoignons l'axe de piste de façon à nous octroyer la plus grande longueur de piste possible : à cet effet, nous ne suivons plus la ligne jaune de la voie de circulation, qui à cet endroit vient rejoindre l'axe de piste en une courbe certes harmonieuse, mais « mangeuse » de distance de décollage !

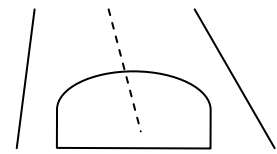
En fait, à cet endroit, la ligne jaune sert « dans l'autre sens », c'est à dire après l'atterrissage lorsqu' il faut libérer la piste : l'apparition de la ligne jaune parallèlement à l'axe de piste annonce l'approche d'une voie de circulation.

Cependant, sur un avion équipé de sièges côte à côte, il est difficile de faire coïncider le plan de symétrie « avion » avec la ligne médiane, ceci à cause de l'erreur de parallaxe.

La distance séparant le plan de symétrie « avion » de celui du pilote étant faible, il est plus sûr que ce dernier « s'aligne sur la ligne », ou en d'autres termes, guide l'avion afin qu'à chaque instant, en regardant loin devant, il ait l'impression de la « chevaucher » : d'où le mot d'ordre **La ligne, on s'assoit dessus !**



OUI !



NON !



Vue depuis la place gauche à un point d'attente avant piste par une journée d'hiver !

Bien sûr, il reste à se prémunir de toute rencontre avec des obstacles mobiles, par exemple d'autres aéronefs, la voiture de piste ou tout autre véhicule et matériel de servitude (escaliers, extincteurs, cales, sur les terrains où il y a du trafic commercial, véhicules et objets variés sur les terrains où se pratiquent le vol à voile ou le parachutisme ou sur les terrains privés).

Pour ce faire, il est primordial pendant le roulage :

- d'adopter une allure compatible avec les risques potentiels ;
- de regarder à l'extérieur, donc d'éviter d'avoir à chercher quelque chose dans sa sacoche ou sa documentation !

En particulier, pour un aérodrome important ou que l'on ne connaît pas, il est bon d'avoir préparé son roulage par un examen préalable de la carte VAC, et plus particulièrement du feuillet MOUVEMENTS A LA SURFACE lorsqu'il existe, et de la garder disponible sur les genoux.

Reportons-nous également au [Conseil Sécurité 10-2011 « Voir et être vu »](#).

Et bonne route bons vols !