

ACCIDENT

5 février 2005 - avion immatriculé F-BPIF

Evénement :	collision avec une congère lors du décollage.
Cause identifiée :	choix d'une trajectoire de décollage inappropriée
Facteurs contributifs :	non-prise en compte d'une alerte occasionnée par un rebond lors du précédent décollage, exploitation de l'avion hors de ses limites de masse.

Conséquences et dommages : aéronef endommagé.

Aéronef : avion Piper PA 19 « Super Cub », moteur Teledyne Continental C 90 12 F de 76 ch.

Date et heure : samedi 5 février 2005 à 11 h 20.

Exploitant : club.

Lieu : altisurface Uls (31), altitude : 2 000 mètres.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience :

- pilote, 57 ans, PPL de 1965, qualification montagne « roues » de 2002 et « neige » de 2004, 1 126 heures de vol dont 10 sur type dont 4 dans les trois mois précédents, 87 heures de vol en montagne,
- passager, 53 ans, PPL de 1981, qualification montagne « roues » et « neige », environ 1 000 heures de vol et 600 atterrissages en montagne.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent faible du sud-est, ciel clair, turbulence faible, fortes chutes de neige dans les jours précédents, QNH 1023 hPa.

CIRCONSTANCES

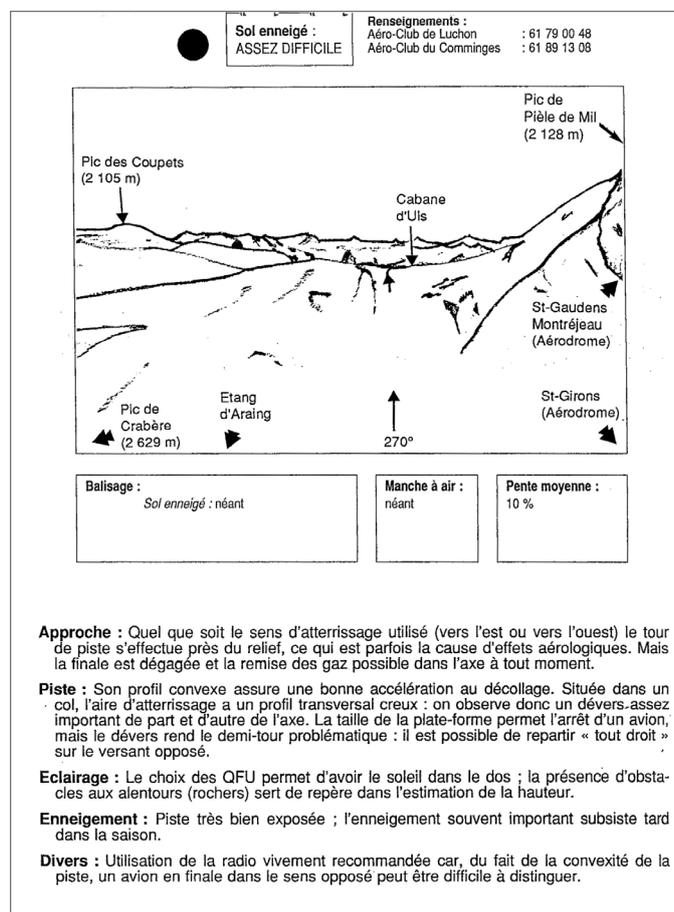
Le pilote et son passager décollent de l'aérodrome de Saint-Girons (31) dans le but de réaliser quelques vols dans la région de Saint-Girons et de Luchon en alternant leurs places et fonctions à bord. Leur première destination est l'altisurface d'Uls (31) où ils ont l'intention de s'entraîner. A la verticale, ils effectuent une reconnaissance suivie de deux posés-décollés, l'un face à l'est l'autre face à l'ouest, afin de juger de la qualité de la neige. Le pilote décide ensuite d'atterrir face à l'est, de faire un demi-tour afin de décoller face à l'ouest.

Le décollage est « long » car il est entrepris sur une pente plus faible que celle de la trajectoire usuelle. Le pilote pense alors que la neige est moins glissante qu'il ne l'avait estimé. L'avion, en limite de performance, rebondit avant de prendre son envol. Le pilote décide d'effectuer une nouvelle approche et d'atterrir dans les traces occasionnées lors son précédent atterrissage. Le point d'aboutissement se situe juste après une congère. Pour décoller face à l'ouest le pilote choisit cette fois de revenir dans les traces laissées à l'atterrissage. Lorsqu'il aperçoit la congère, il tire sur le manche pour éviter un choc frontal. L'avion s'immobilise, le nez vers le haut, contre la congère.

Le pilote n'a pas envisagé un décollage face à l'est comme il est d'usage sur cette altisurface compte tenu de la pente. Il ajoute qu'il est habitué à utiliser des altisurfaces alpines, où le décollage s'effectue dans le sens opposé à celui de l'atterrissage, ce qui a influencé sa stratégie. Il précise qu'il n'a décidé de décoller qu'après le demi-tour, en profitant des traces précédentes. Il n'en a pas discuté avec son passager, plus expérimenté en vol montagne. Ce dernier connaissait la présence de la congère mais ne pouvait percevoir la trajectoire de l'avion au décollage depuis la place arrière.

Un témoin, instructeur en vol montagne, explique que le décollage est possible indifféremment vers l'est ou l'ouest, cependant le décollage vers l'est est facilité par une plus forte pente.

Au cours de ce vol, l'avion était utilisé légèrement en dehors des limites de masse.





**Première trajectoire
atterrissage face à l'est et décollage
face à l'ouest**

**Deuxième atterrissage et
décollage face à la congère**

**Atterrissage face à l'est et décollage
face à l'est comme préconisé**