

Sortie latérale de piste à l'atterrissage, en instruction

(¹)Heure locale.	Aéronef	Avion Jodel D140 « Mousquetaire » immatriculé F-PMGV
	Date et heure	Mardi 24 juillet 2012 à 12 h 00 ⁽¹⁾
	Exploitant	Club
	Lieu	Altiport de Megève (74)
	Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

CIRCONSTANCES

⁽²⁾La piste est revêtue. Elle mesure 434 m x 18 m, pente de la piste entre 7% et 9,3%. La carte VAC précise que l'atterrissement doit obligatoirement être effectué au QFU 154 (dans le sens de la pente montante) et le décollage au QFU 334 (dans le sens de la pente descendante).

L'instructeur et l'élève reviennent d'une séance d'instruction au vol en montagne au cours de laquelle l'élève a réalisé deux atterrissages sur l'altiport de Méribel (73). L'élève atterrit sur la piste orientée au QFU 154⁽²⁾ de l'altiport de Megève. Il s'aligne ensuite au QFU 334 pour réaliser un second circuit d'aérodrome.

Lors du second atterrissage, pendant le roulement à l'atterrissage, l'avion part vers la gauche à faible vitesse. L'instructeur indique qu'il essaie de contrer à l'aide du palonnier et du frein droits, sans succès. L'avion sort latéralement de piste à faible vitesse et termine sa course sur un talus. Le train d'atterrissage principal s'efface.

L'instructeur précise que les deux atterrissages à Megève avaient été parfaitement réalisés, ce qui l'avait mis en confiance. Il indique que son action correctrice était probablement tardive.

L'examen technique des freins réalisé par le personnel de l'atelier du club n'a pas mis en évidence d'éléments susceptibles d'avoir contribué à l'accident.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent de secteur nord-ouest pour 5 kt avec des rafales à 15 kt, CAVOK. L'instructeur précise qu'au moment de l'atterrissage le vent était calme.

L'instructeur totalisait 4 350 heures de vol dont 71 sur type, 61 heures de vol dans les trois mois précédents dont 56 sur type et 3 heures dans les 24 dernières heures, toutes sur type. L'élève détenait une licence PPL et totalisait 157 heures de vol dont 11 sur type, 5 heures de vol dont 3 sur type dans les trois mois précédents et 3 heures sur type dans les 24 dernières heures.

CONCLUSION

L'accident est probablement dû à une action correctrice tardive de l'instructeur lors du roulement à l'atterrissage. L'excès de confiance de l'instructeur envers l'élève a probablement contribué à l'accident.