

## Atterrissage sur glacier par fort vent arrière, rupture des skis et des trains principaux, en instruction

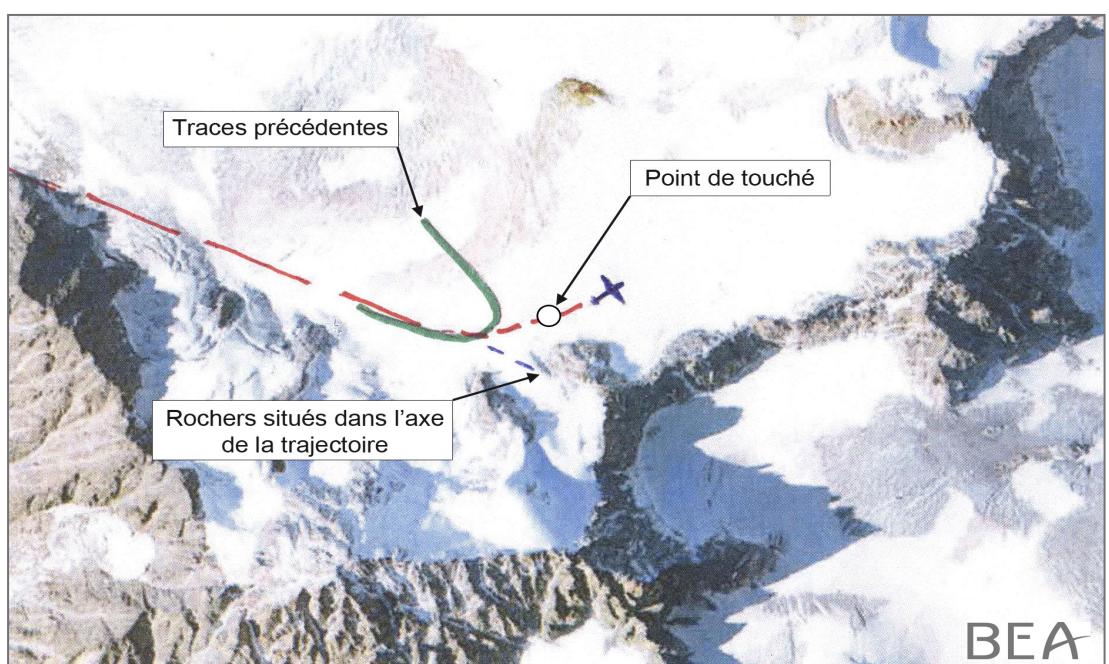
<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion Jodel D140 immatriculé F-PMGV
<b>Date et heure</b>	14 avril 2014 à 13 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Altisurface du glacier du Tour (74), altitude 10 100 ft
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Instructeur et élève
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Après un premier atterrissage sur l'altisurface du glacier du Talèfre (74), l'instructeur et l'élève se dirigent vers le glacier du Tour. L'élève, aux commandes, effectue une reconnaissance de la zone d'atterrissement dite « *fenêtre du Tour* ». Après concertation avec l'instructeur, il décide d'y atterrir et se présente en finale sur un axe orienté à 100°. Il choisit un point d'aboutissement situé avant le début de traces d'atterrissement laissées par d'autres avions.

L'instructeur indique que la finale est stable et qu'au moment de l'arrondi une rafale de vent soulève l'avion, décalant vers l'avant le point d'atterrissement prévu. Il reprend les commandes avant le toucher. Estimant qu'il y a un risque de collision avec des rochers situés sur leur trajectoire, il vire à gauche. Les skis touchent le sol dans une zone de neige fraîche et s'y enfoncent. Les skis et les trains principaux se rompent.



Trajectoire de l'avion

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

L'instructeur, titulaire d'une licence CPL(A), totalisait 2 165 heures de vol dont 1 160 sur type, 182 heures de vol dans les trois mois précédents dont 133 sur type et 6 heures dans les 24 heures précédentes, toutes sur type. Il était qualifié montagne « roues » et « skis ». Il avait déjà atterri à plusieurs reprises sur cette altisurface.

L'élève, titulaire d'une licence CPL(A), totalisait 398 heures de vol dont 103 sur type, 4 heures de vol sur type dans les trois mois précédents et aucune dans les 24 heures précédentes. Il était qualifié montagne « roues » et « skis ».

L'altisurface du glacier du Tour est située au nord-est du Mont-Blanc, à une altitude de 10 100 ft. La zone d'atterrissement mesure 500 m de long par 200 m de large avec une pente moyenne de 16 %. Les atterrissages se font face à l'est, les décollages face à l'ouest. La partie inférieure de l'altisurface présente des ondulations et des séracs.

Les conditions météorologiques estimées sur site étaient les suivantes : vent du secteur nord-ouest pour 20 kt avec possibilité de rafales à 35 kt, CAVOK, température - 3 °C.

Avant le décollage, l'instructeur avait pris connaissance des conditions météorologiques sur un site internet donnant des informations météorologiques sur le massif du Mont-Blanc. Le site indiquait que le vent observé à l'Aiguille du Midi était de direction variable pour 5 à 10 kt. Sur la base de ces informations, l'instructeur avait estimé que le vol était réalisable. Les informations fournies par d'autres pilotes en vol et leur atterrissage précédent sur le glacier du Taléfre l'ont conforté dans sa décision d'atterrir sur le glacier du Tour. Il indique que lors de la reconnaissance du site, le vent estimé était compatible avec l'atterrissage.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est probablement dû à une estimation incorrecte du vent lors de la reconnaissance.

L'instructeur et l'élève ne sont pas parvenus à conserver le point d'aboutissement initialement choisi en raison de la présence d'un fort vent arrière au moment de l'atterrissage.