

## Décollage dans une trace d'atterrissage sur une altisurface enneigée, collision avec le relief, basculement sur le dos

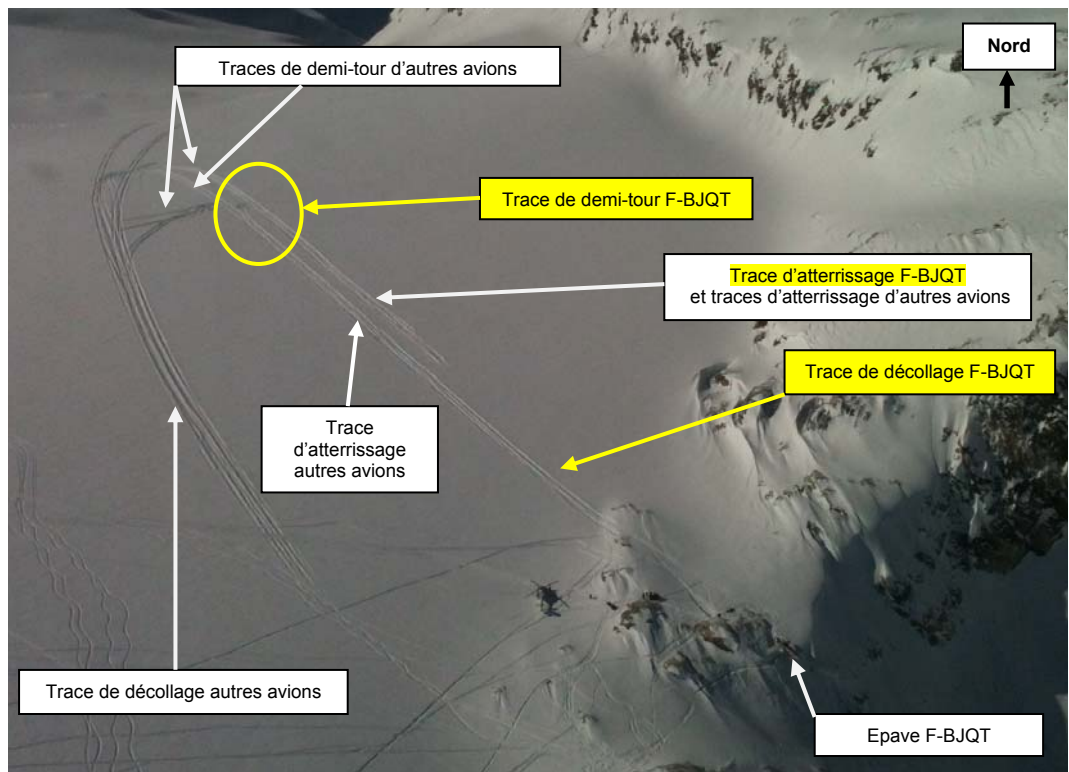
<b>Aéronef</b>	Avion Jodel D140C « Mousquetaire », immatriculé F-BJQT
<b>Date et heure</b>	27 février 2014 à 11 h 26 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Altisurface du glacier de la Grande Motte (73)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, convenance personnelle, local
<b>Personne à bord</b>	Commandant de bord (PF)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote blessé, avion fortement endommagé

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

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'élève et l'instructeur se rendent sur l'altisurface du glacier de la Grande Motte pour un vol de préparation à la qualification montagne « *skis* ». Ils effectuent une reconnaissance en arrivant et constatent la présence de deux traces d'atterrissage de même longueur ainsi qu'une trace de décollage. Ils décident d'atterrir sur la trace d'atterrissage la plus à l'est, de la remonter jusqu'en haut pour reprendre la trace de décollage (voir photo ci-après)<sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup>La trace de décollage est habituellement créée lors d'un posé-décollé par le premier pilote qui atterrit sur l'altisurface.

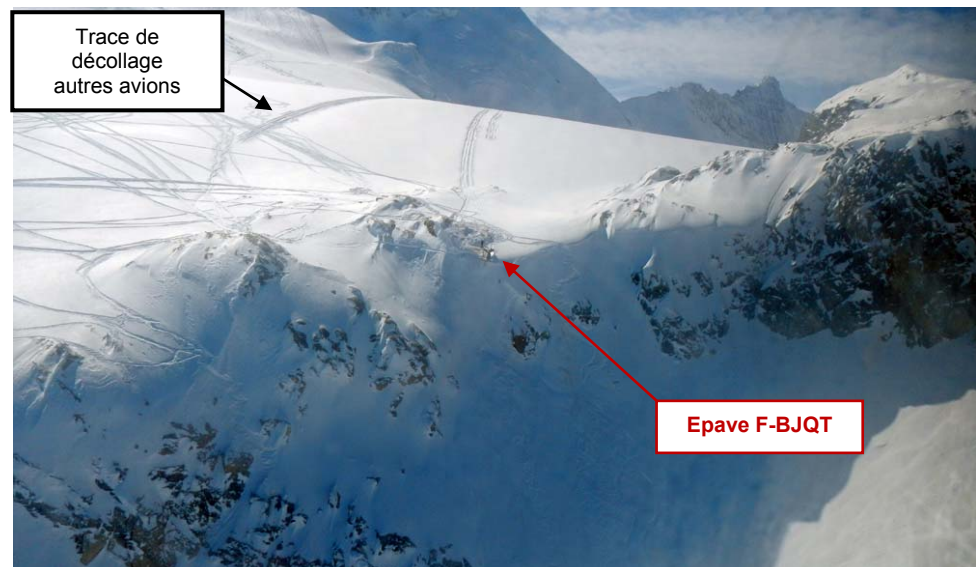


L'instructeur et l'élève expliquent qu'après une approche normale, ils atterrissent au début de la trace d'atterrissage prévue, mais que la remise en puissance pour remonter la pente ayant été trop tardive, ils s'arrêtent à 20 mètres environ de la partie supérieure de l'altisurface. L'instructeur décide alors de faire descendre l'élève de l'avion et de décoller seul pour revenir atterrir en haut de l'altisurface et repartir avec l'élève. Après que l'élève l'a aidé à virer à gauche de 90°, il met l'avion en configuration décollage. Il s'aligne alors sur les traces parallèles les plus proches des siennes au lieu de rejoindre la trace de décollage prévue. Au cours du roulement au décollage, à puissance moteur maximale, il ressent un ralentissement mais, ne pouvant plus arrêter l'avion dans la pente, poursuit le décollage. Peu après, l'avion heurte des rochers et s'immobilise sur le dos.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées par Météo France sur le site de l'accident étaient les suivantes : ciel clair, vent faible avec une tendance venant du secteur sud, température - 9 °C et 10 à 15 centimètres de neige fraîche poudreuse tombée la veille en soirée.

L'altisurface du glacier de la Grande Motte est répertorié dans l'AIP France. Il est précisé que l'aire d'atterrissage se situe à une altitude de 9 564 ft et se présente sous la forme d'un dôme ouvert au nord-est et sud-ouest, sans précision sur ses dimensions.



L'examen d'un film vidéo amateur montre que le régime du moteur était stable à environ 2 430 tr/mn durant tout le roulement au décollage. Il n'a pas été constaté de décélération et la vitesse maximale s'est stabilisée à 80 km/h environ. La vitesse de décollage requise était de 100 km/h.

Un pilote de Jodel 140, qui a atterri et décollé sur cette altisurface une heure environ avant l'accident, a indiqué que la zone était recouverte de neige fraîche. Il a décollé sur la trace de décollage plusieurs fois et n'a pas rencontré de problème de « glisse ».

L'élève a expliqué que la profondeur de la neige fraîche était de 30 à 40 centimètres.

L'instructeur connaissait bien l'altisurface pour l'avoir utilisée à de nombreuses reprises. Il avait débuté ses activités d'instruction sur glacier le 22 janvier 2014. Il est qualifié instructeur de vol montagne « *skis* » depuis 1983. Il totalisait 6 640 heures de vol dont 2 000 sur type et 49 heures de vol dans le mois précédent, toutes sur type.

Il a précisé qu'il ne sait pas pourquoi il a viré tout de suite pour reprendre la trace d'atterrissage, située quelques mètres à sa gauche, alors que son projet d'action était de rejoindre la trace de décollage. Il s'est aperçu de son « *erreur* » trop tardivement pour arrêter l'avion dans la pente sans dommage et a donc décidé de poursuivre le décollage.

### 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Lorsque l'avion au roulement au décollage est arrivé à la fin de la trace d'atterrissage, il s'est retrouvé dans de la neige fraîche non damée et n'a pu accélérer pour atteindre la vitesse de décollage. Ayant détecté tardivement l'alignement sur une trace d'atterrissage, il a décidé de poursuivre le décollage pour éviter d'endommager l'avion en interrompant le décollage.

L'accident est ainsi dû à l'utilisation d'une trace d'atterrissage trop courte pour décoller. L'enquête n'a pas permis de déterminer les raisons de cette utilisation. La détection tardive par le pilote ne lui permettait pas de récupérer cette situation de manière sûre.

Lors du décollage sur une altisurface enneigée, une fois le roulement au décollage débuté, il n'est généralement plus possible de l'interrompre en sécurité en raison de la pente. Ce type d'exploitation nécessite une attention particulière de chaque instant, y compris lors des phases au sol pouvant être considérées comme moins risquées.