

ACCIDENT

survenu aux avions immatriculés F-PINP et F-PMEO

Evénement :	abordage en vol par bonnes conditions météorologiques.
Causes identifiées :	non perception de l'aéronef abordé, défaut de vigilance.

Conséquences et dommages : trois pilotes décédés, deux aéronefs détruits.

Aéronef :
1-F-PINP avion Jodel D 119.
2-F-PMEO avion Jodel D 119 C (construction amateur).

Date et heure : samedi 10 février 2001 à 14 h 10.

Exploitant :
1- club.
2- privé.

Lieu : Combloux (74), lieu-dit "Le Barby".

Nature du vol :
1- instruction.
2- voyage.

Personnes à bord :
1- instructeur + élève.
2- pilote.

Titres et expérience :
1- instructeur, 50 ans, PP de 1980, ITT de 1982, 10146 heures de vol dont 188 dans les trois mois précédents.
- pilote stagiaire, 26 ans, 46 heures de vol dont 2 comme pilote stagiaire seul à bord.
2- pilote, 68 ans, TT de 1967, 1670 heures de vol dont 4 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent variable 02 à 06 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 3600 pieds.

Circonstances

Le Jodel D 119 immatriculé F-PINP décolle vers 14 h 05 de l'altiport de Megève situé à une altitude de 4800 pieds pour un vol d'instruction en direction du massif du Mont Blanc. Il longe ensuite, en montée, les flancs ouest puis nord du Mont d'Arbois. Le Jodel D-119 immatriculé F-PMEO décolle de l'aérodrome privé de "La Gravière" situé sur la commune des Houches à une altitude de 3300 pieds en direction de l'altiport de Megève pour y effectuer un ravitaillement. Le F-PMEO longe également le flanc nord du Mont d'Arbois avec un cap estimé de 260°, en montée, pour se reporter sur le point "Novembre" à une altitude de 5600 pieds, point de report obligatoire pour intégrer le circuit de l'altiport de Megève.

L'abordage a lieu en espace aérien de classe G alors que les deux aéronefs sont en montée à des caps approximativement opposés. L'absence de manœuvre d'évitement laisse à penser que les aéronefs ne se sont jamais vus.

Le pilote du F-PMEO qui approchait le point d'entrée du circuit de l'altiport de Megève était déjà, au moment de l'abordage, sur la fréquence d'auto-information de cet altiport.

L'examen des épaves révèle que le choc s'est produit entre l'aile gauche du F-PINP et le moteur du F-PMEO.

Sur ce type d'aéronef, la configuration du poste de pilotage et l'absence de montant sur l'avant de la verrière permettent une excellente visibilité, même lorsque l'aéronef est en montée.

Plusieurs facteurs ont favorisé l'absence de détection visuelle :

- L'axe du soleil, se trouvant à environ 45° à gauche de la trajectoire suivie par le F-PMEO a pu constituer une gêne alors que l'aéronef était en montée.
- Les deux avions étaient dépourvus de feux.
- Le contraste pouvait être réduit entre les aéronefs de couleur dominante blanche et le sol, totalement recouvert de neige.
- L'enquête fait apparaître que les pilotes des deux aéronefs n'étaient pas sur la même fréquence lors de l'émission de leurs messages. Ils ne pouvaient connaître leur présence réciproque.
- Le vol en instruction favorise un report de la vigilance vers l'autre pilote.
- L'attention des pilotes se relâche par bonnes conditions météorologiques.

Une étude récente menée par le B.E.A. sur les abordages et leurs causes a montré que la plupart des abordages se produisent de jour, par beau temps, à des altitudes peu élevées, dans les zones à forte concentration de trafic et en espace aérien non contrôlé ou sur des aérodromes non contrôlés. L'étude ajoute que l'utilisation de la radio n'est souvent pas optimale. Dans le cas présent, on peut supposer que les aéronefs étaient sur des fréquences différentes au moment où leurs messages radio ont été émis et que ce n'est que par la suite que le pilote du F-PMEO a basculé sur la fréquence d'auto-information de l'altiport de Megève. L'étude fait également ressortir que plus de cinquante pour cent des abordages survenus ces dix dernières années impliquent un aéronef en vol d'instruction avec présence d'un instructeur à bord.

[illegible]