

## ACCIDENT

### survenu à l'avion immatriculé F-BOPN

|                             |                                                                                                                                 |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Evénement :</b>          | séquence d'atterrissage et de décollage manquée sur un glacier.                                                                 |
| <b>Causes identifiées :</b> | décision inappropriée de l'instructeur de virer à droite pour tenter de redécoller,<br>choix d'un lieu d'atterrissage inadapté. |

**Conséquences et dommages :** instructeur blessé, aéronef fortement endommagé.

**Aéronef :** avion Jodel D 140 E "Mousquetaire".

**Date et heure :** dimanche 9 février 2003 à 15 h 55.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Vaujany (38), glacier de la Barbarate, altitude 3000 m.

**Nature du vol :** entraînement.

**Personnes à bord :** instructeur + pilote.

**Titres et expérience :**  
-instructeur, 72 ans, PPL de 1962, FI de 1965, qualification montagne et extension "neige" 16565 heures de vol dont 7 sur type dans les trente jours précédents.  
-pilote, 51 ans, PPL de 1996, qualification montagne et extension "neige" de 1997, 412 heures de vol dont 4 sur type dans les trente jours précédents.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent 240° à 270° / 10 à 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, nuages lenticulaires vers 3500 m, température -10 °C.

### Circonstances

L'instructeur et le pilote décollent vers 15 h 30 de l'aérodrome de Méribel (73) pour un vol à destination du Massif de l'Etendard et du Glacier de la Barbarate. Le pilote est aux commandes et atterrit une première fois sur le glacier après avoir effectué un passage de reconnaissance ainsi qu'un passage bas. Il décolle puis désire atterrir sur un autre secteur du glacier.

L'instructeur explique qu'ils choisissent un axe d'atterrissage orienté au sud-ouest sur la partie ouest du glacier. Il effectue deux passages de reconnaissance, ne fait pas état de turbulences particulières et atterrit à une vitesse de 120 km/h. L'avion touche durement sur la roulette de queue et rebondit. Une trentaine de mètres plus loin, l'instructeur remet des gaz afin de conserver de la vitesse en vue d'amorcer un demi-tour. La pente présente un dévers par la droite dans le sens de la montée. L'instructeur tente de virer par la gauche mais n'y parvient pas. Il décide alors de virer à droite.

(suite page suivante)

Le dévers ainsi que le moment induit par le souffle hélicoïdal l'empêchent de diminuer le rayon du virage à droite. Dans le sens de la descente, l'avion se trouve face à une congère de neige. Voyant qu'il ne pourra pas décoller avant celle-ci, l'instructeur réduit les gaz. L'avion continue de glisser dans le sens de la pente, rebondit sur la congère, percute un ressaut rocailleux et finit sa course une cinquantaine de mètres en contrebas (voir *photographie ci-dessous*). Juste avant l'impact final dans la neige, l'instructeur arrête le moteur à l'aide de la manette de richesse et positionne les magnétos sur "Off".

Sur les indications de l'instructeur blessé, le pilote émet un message sur la fréquence 130.00 Mhz après avoir remis le contact, déclenche la balise de détresse et émet un autre message sur la fréquence 121.5 Mhz indiquant l'heure, leur position et les dommages. Des avions en vol dans le secteur relaient l'information et indiquent la position de l'avion accidenté. Un hélicoptère arrive sur les lieux environ une heure plus tard.

La neige était légèrement croûtée en surface et poudreuse en dessous, de sorte que les patins s'enfonçaient facilement.

L'instructeur avait atterri de nombreuses fois sur le site de l'accident. Il ajoute qu'il s'est posé une vingtaine de mètres à droite de l'endroit le plus favorable pour atterrir. Il effectuait son troisième vol de la journée. Il avait volé 1 h 30 et effectué dix-sept atterrissages en montagne le matin, puis une heure et six atterrissages par la suite.

L'examen du système d'orientation de la roulette de queue n'a pas montré d'anomalie.

