

ACCIDENT

14 avril 2004 - avion immatriculé F-POPN

Evénement :	évacuation de l'avion pendant la course au décollage sur un glacier.
Causes identifiées :	☐ estimation erronée des conditions de glisse, ☐ décision inadaptée d'évacuation.
Cause probable :	☐ aptitude dégradée à mener un vol d'instruction.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Jodel D 140 E « Mousquetaire », moteur Lycoming O 360 – A 320 (180 ch).

Date et heure : mercredi 14 avril 2004 à 12 h 00.

Exploitant : club.

Lieu : altisurface Glacier de la Grande Motte (73), longueur 1 200 m, altitude du sommet : 2 915 m.

Nature du vol : instruction, vol en montagne.

Personnes à bord : instructeur + pilote.

Titres et expérience :

- ☐ instructeur et chef pilote, 45 ans, CPL de 1989, qualification d'instructeur de vol montagne de 1985, 6 369 heures de vol, dont 140 h 35 dans les trois mois précédents, toutes sur type.
- ☐ pilote, 40 ans, PPL de 1981, qualifié sur les sites de Méribel et Courchevel, 894 heures de vol dont 13 h 00 dans les trois mois précédents, 2 h 00 sur type et environ 30 heures de vol en montagne en instruction.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent variable / 02 à 04 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2 000 m, température d'environ 0 °C, QNH 1019 hPa.

CIRCONSTANCES

L'élève et l'instructeur décollent vers 11 h 30 de l'altiport de Méribel (73) pour un vol d'instruction au cours duquel sont programmés plusieurs atterrissages sur divers glaciers et altisurfaces de la Haute Tarentaise. Après deux virages de reconnaissance de la zone d'atterrissage sur le glacier de la Grande Motte, ils atterrissent vers 11 h 50. L'instructeur explique qu'ils ont eu du mal à atteindre la partie supérieure du glacier où l'élève effectue un demi-tour par la gauche en suivant des traces dans la neige et augmente la puissance au maximum pour décoller. L'avion prend de la vitesse dans les

traces existantes. L'instructeur ressent une glisse moins importante que lors des décollages du vol précédent. Environ cent cinquante mètres après la mise en puissance, l'élève demande à l'instructeur ce qu'il doit faire. Celui-ci, estimant la glisse insuffisante pour permettre le décollage en sécurité, demande à l'élève d'interrompre le décollage. L'élève réduit complètement la puissance alors que l'instructeur tente en vain de sortir des traces afin de ralentir l'avion. Celui-ci poursuit sa trajectoire. L'instructeur demande à l'élève de détacher sa ceinture, d'enlever son casque et de sauter. Il ouvre la verrière de son côté, saute devant l'aile droite qu'il tente de bloquer pour faire pivoter l'avion. Il tombe et sa manœuvre échoue. L'avion continue à glisser. L'élève évacue alors l'avion derrière l'aile gauche après avoir positionné le contacteur des magnétos sur OFF mais sans avoir le temps de couper le circuit général. Il se relève rapidement pour tenter de retenir l'avion, en vain. L'aéronef poursuit sa trajectoire avant de s'immobiliser sur des rochers une centaine de mètres en contrebas de l'extrémité du glacier.

La déclivité du glacier de la Grande Motte est régulièrement croissante depuis son sommet entre 2 et 5 % sur les six cent soixante premiers mètres, puis 30 % sur la partie inférieure. La pente moyenne du glacier est de 13 %. Sur la partie supérieure de ce glacier, l'accélération est lente. Il arrive que les équipages soient obligés de damer la neige sur quelques dizaines de mètres pour améliorer la glisse. La décision d'interrompre le décollage a été prise sur la partie la moins pentue du glacier. L'avion a continué de glisser sur cette partie, moteur arrêté, et a décollé.

Le matin même, l'instructeur, accompagné d'un élève, avait utilisé le glacier de la Grande Motte à bord d'un avion identique.

Il indique que la neige s'était transformée et avait perdu de sa glissance. Il précise que la modification de la qualité de la neige est un phénomène difficilement prédictible. Il estime que la fatigue de fin de saison et la routine (689 atterrissages dans les quatre-vingt-dix jours précédents) ont pu altérer ses capacités d'analyse et contribuer à l'accident.

Un moyen d'arrêter un avion à train classique à faible vitesse sur une pente enneigée est de le placer perpendiculairement à la pente en agissant au plus près de l'emplanture du plan fixe.