

ACCIDENT

27 février 2005 - avion immatriculé F-GBCH

Événement :	décollage manqué sur une altisurface contaminée par de la neige.
Causes identifiées :	☐ prise en compte insuffisante des conditions météorologiques du jour, ☐ prise en compte insuffisante de l'état de la piste, ☐ précipitation dans la prise de décision de décoller.

Conséquences et dommages : train d'atterrissage avant et hélice endommagés.

Aéronef : avion EADS Socata Rallye 180 T « Galérien ».

Date et heure : dimanche 27 février 2005 à 10 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : altisurface Valberg (06), longueur 350 m x 60 m, altitude 5 680 pieds.

Nature du vol : instruction, vol en montagne.

Personnes à bord : instructeur + pilote.

Titres et expérience :

- ☐ instructeur, 57 ans, CPL de 1990, qualification d'instructeur de vol montagne de 2002, 6 044 heures de vol dont 670 sur type, 52 heures dans les trente jours précédents dont 6 sur type,
- ☐ pilote, 35 ans, PPL de 2000, 122 heures de vol dont une sur type dans les trente jours précédents.

Conditions météorologiques : relevées sur l'altisurface : vent 130° / 03 kt, CAVOK, température - 6 °C, température du point de rosée -18 °C, QNH 1001 hPa.

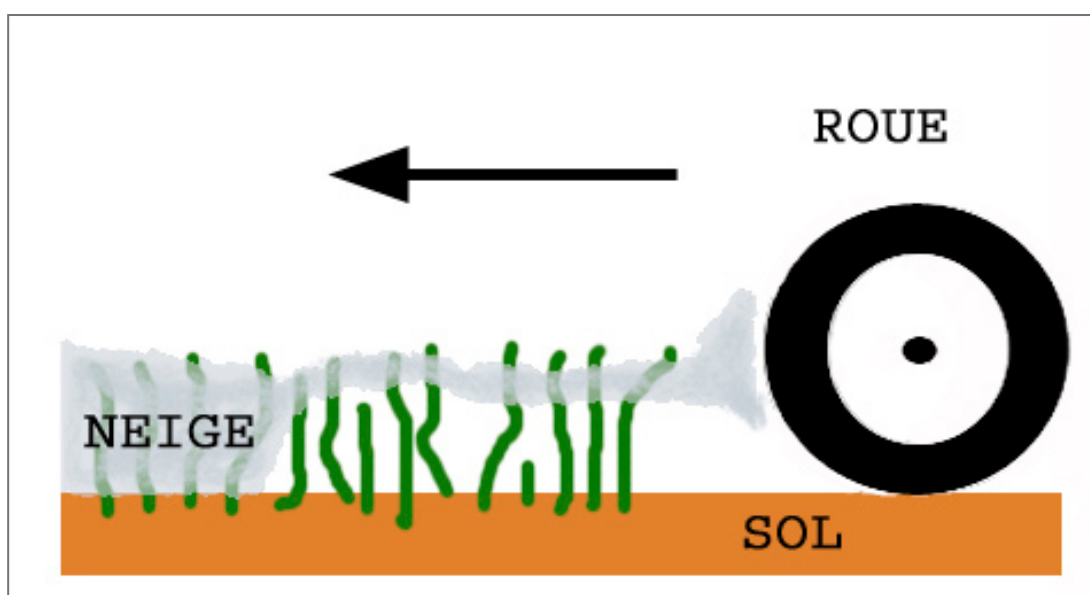
CIRCONSTANCES

L'instructeur et l'élève décollent de l'aérodrome de Cannes (06) pour un vol de reconnaissance de plusieurs altisurfaces. Ils arrivent à la verticale de l'altisurface de Valberg à une altitude de 6 500 pieds. Ils effectuent une reconnaissance haute, suivie d'une reconnaissance basse, puis deux circuits avec remise des gaz en finale. L'instructeur décide de réaliser un troisième circuit avec remise de gaz. Lors de la finale, vers trois cents pieds, le moteur a des ratés. L'instructeur explique qu'il actionne alors le réchauffage du

carburateur et prend les commandes. La puissance délivrée par le moteur demeure insuffisante et il décide d'atterrir sur la piste partiellement enneigée. L'atterrissage se déroule sans problème et il rejoint la plateforme de stationnement. Il procède alors à des essais moteur et constate que les paramètres sont conformes aux données du constructeur. Il arrête le moteur puis effectue, à pied, une reconnaissance de la piste sur environ cent cinquante mètres. Celle-ci est en grande partie recouverte de neige. Il remarque cependant que la partie gauche est moins contaminée et décide de décoller sur cette bande. Au cours de la première partie du roulement au décollage, l'avion accélère normalement. L'instructeur précise qu'il « soulage le train » avant vers 60 km/h. Alors que l'avion aborde une portion enneigée, il ressent un effet de freinage important. Il décide alors d'interrompre le décollage. Il plaque au sol le train avant qui se brise. L'avion s'arrête à une centaine de mètres de l'extrémité de piste.

Au cours des circuits d'aérodrome, le réchauffage du carburateur n'a pas été utilisé. Lors de vols en montagne, par des températures très négatives son emploi n'est pas requis. Cela permet au pilote de disposer de toute la puissance immédiatement. Cependant, le jour de l'événement, les conditions atmosphériques étaient propices à un phénomène de givrage modéré du carburateur, notamment lors d'évolutions avec le moteur réduit. L'instructeur avait pris connaissance des conditions météorologiques du jour.

La neige, durcie par le gel, ne présentait ni une structure ni une répartition homogènes. A la suite de gels et de dégels successifs, la couche de neige s'est durcie et n'adhérait plus uniformément au sol, reposant par endroits sur l'herbe. Cette couche friable a fortement ralenti l'accélération de l'avion au décollage.





L'altisurface est agréée par un arrêté préfectoral. Ce dernier précise qu'elle peut être utilisée toute l'année hors période d'enneigement.