

## ACCIDENT

22 décembre 2005 - avion immatriculé F-BNIV

<b>Evénement :</b>	interruption volontaire de décollage et sortie latérale de piste sur un altiport enneigé.
<b>Cause identifiée :</b>	sensibilisation insuffisante lors de l'instruction aux particularités de l'environnement de l'altiport.

**Conséquences et dommages :** aile détruite.

**Aéronef :** avion Jodel D 140 E « Mousquetaire », à train classique.

**Date et heure :** mercredi 22 décembre 2005 à 15 h 10.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** altiport Méribel (73), altitude 1 750 mètres, piste 33, (400 m x 10 m enneigée damée), utilisée en auto-information.

**Nature du vol :** solo pour acquisition de qualification de site.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :**

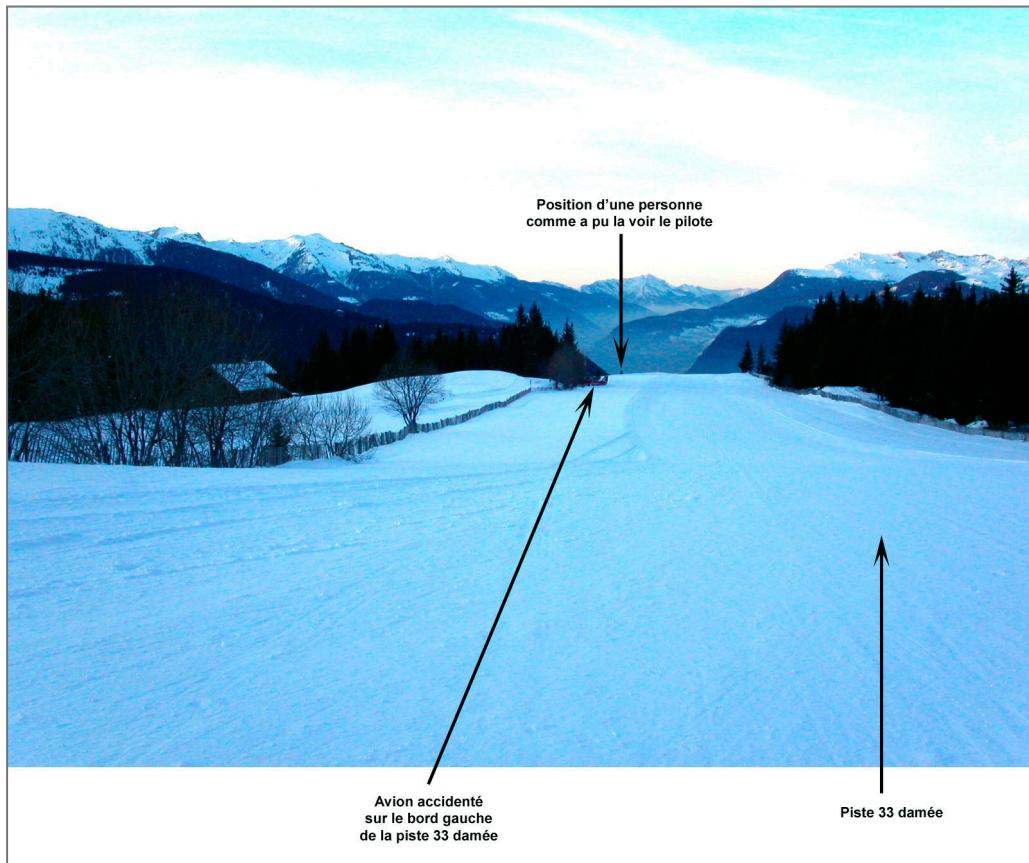
- pilote, 31 ans, PPL(A) de 2001, 171 heures de vol dont six sur type et dans les trois mois précédents,
- instructeur, 69 ans, PPL(A) de 1955, lettre d'autorisation du Secrétariat Général à l'Aviation Civile à se poser sur altisurface de 1962, 16 000 heures de vol dont 4 500 en vol montagne et six dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** vent calme, CAVOK, température 02 °C, QNH 1034 hPa.

## CIRCONSTANCES

Le pilote effectue un stage de quatre jours, à raison de deux vols par jour, pour l'obtention de la qualification de site sur l'altiport de Méribel. Le pilote a déjà effectué trente-sept décollages en double commande, les seize derniers avec un nouvel instructeur. Après cinq circuits de piste avec ce dernier, il s'apprête à décoller pour son lâcher.

Au cours du décollage, lorsqu'il franchit l'endroit où la pente augmente de 4 à 11 %, il découvre la portion de piste restante et distingue des personnes à proximité de l'extrémité de la piste. Il lui semble qu'elles vont traverser la piste de la droite vers la gauche.



Photographie de la piste 33 à l'endroit du changement de pente

Surpris, il décide d'interrompre le décollage et tourne à gauche pour freiner l'avion dans la neige non damée du bord de piste. Etonné par l'importance de l'embardée à gauche, il actionne le palonnier droit et revient sur la partie damée de la piste. Il estime qu'il ne pourra pas arrêter l'avion sur la piste et décide de revenir à gauche dans la neige fraîche. L'avion heurte la clôture en bois de l'altiport contre laquelle il termine sa course (voir photo ci-après).



Aucune trace de pas n'a été observée sur la piste enneigée juste après l'accident.



Cette photo montre la perception que l'on peut avoir d'une personne située à une quarantaine de mètres au-delà de l'extrémité de la piste, depuis le changement de pente. L'environnement (neige, éclairage, pente, végétation) rend difficile l'appréciation de la position d'un obstacle aux abords de l'extrémité de la piste.

Lors du franchissement du changement de pente, le pilote dispose d'un laps de temps court pour décider de la poursuite ou non du décollage en fonction de la présence éventuelle d'un obstacle sur la piste.

Le pilote n'avait jamais été confronté à cette situation durant les quatre jours de sa formation. Il ne se souvient pas d'avoir été mis en garde par ses deux instructeurs basés à Méribel sur cette particularité.

Un des instructeurs a précisé qu'il abordait ce point en « temps réel » et non au cours de la formation au sol.