

## RAPPORT

### Accident survenu le 2 décembre 2009 à l'avion immatriculé F-PNIV

<b>Evénement :</b>	sortie longitudinale de piste lors du décollage d'un altiport, collision avec le sol.
<b>Cause identifiée :</b>	reconnaissance insuffisante de la qualité et de l'épaisseur de la neige sur la piste.

**Conséquences et dommages :** pilote gravement blessé, aéronef fortement endommagé.

**Aéronef :** avion Jodel D 140 E « Mousquetaire », moteur Lycoming O-360-A3A.

**Date et heure :** mercredi 2 décembre 2009 à 9 h 00.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** altiport Méribel (73), altitude 5 600 pieds, piste 33, 406 m x 15 m, pentes : voir profils en annexe.

**Nature des vols :** convoyage.

**Personne à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 38 ans, PPL (A) de 2000, FI (A) de 2001, CPL (A), IR MEP de 2004, qualification montagne roues et skis de 2004, 4 200 heures de vol dont 1 800 sur type, 19 dans les trois mois précédents, toutes sur type.

**Conditions météorologiques :** vent calme, CAVOK, température 2 °C, QNH 1012 hPa, 10 à 20 centimètres de neige poudreuse sur le haut de la piste.

#### Circonstances :

L'avion doit subir une opération de maintenance dans un atelier de Chambéry (73). Compte tenu du retard dû à la situation météorologique défavorable des jours précédents, le pilote et le responsable technique du club décident de profiter des bonnes conditions du jour pour réaliser le convoyage. La veille, l'avion a été équipé de skis. Seuls les skis du train principal sont mis en place. Le responsable technique et le pilote expliquent que le ski de la roulette de queue n'est pas monté afin de ne pas l'endommager lors de l'atterrissage sur la piste sèche de Chambéry.

Avant d'entreprendre le vol, le pilote décide de reconnaître la première partie de la piste à pied sur une distance d'environ cent cinquante mètres. La neige est poudreuse, son épaisseur est faible (entre dix et vingt centimètres). Sur la plateforme, il y a peu de neige et le roulage ne peut se faire que sur roues. Dans ces conditions, le pilote décide de décoller sans utiliser les skis.

Le pilote indique que lors du décollage, en passant par le travers de la tour de contrôle (cent mètres de roulement après l'alignement), il vérifie les paramètres qui conditionnent la poursuite du décollage : 2 300 tours/min et anémomètre actif (50 km/h). Quelques secondes après, la roulette de queue se lève à deux reprises puis une troisième fois plus franchement. Le pilote ressent alors une décélération. La roulette de queue retombe au sol. En approchant de la fin de piste, il constate que la vitesse est de 70 km/h. Il tente de faciliter le décollage en utilisant les volets mais sans succès. Il estime qu'il est trop tard pour interrompre le décollage même par une sortie latérale de piste volontaire. L'avion quitte la piste dans l'axe, passe au-dessus de la route qui borde l'aérodrome et termine sa course sur un talus cinquante mètres plus loin.



**Tracé rouge : contact de la roulette de queue avec le sol**



**Traces des trains principaux et de la roulette de queue en direction la partie basse de la piste**

Il est vraisemblable qu'après les chutes de neige de la nuit précédente, la densité et l'épaisseur de neige dans la seconde partie de la piste aient été plus importantes que sur la plateforme. La neige s'est tassée sur les trains principaux et a empêché l'accélération de l'avion lors du roulement au décollage.

**Annexe**

