

Tentative de décollage sur la piste enneigée d'un altiport, collision avec des arbres

| | | |
|--|--|--|
| Avion Robin DR400-180 | Immatriculation F-HCIM | Exploitant Club |
| Date¹ et heure² Mercredi 27 octobre 2010 à 14 h 30 | Lieu Altiport de Courchevel (73) | Conséquences Avion détruit Pilote et passager décédés |

La pilote décolle de l'aérodrome de Lyon Bron (69) accompagnée d'un passager, également pilote. Selon des témoins, elle désire maintenir les qualifications de site « roues » qu'elle détient sur les altiports de l'Alpe d'Huez (38), de Courchevel et de Megève (73). Elle ne possède pas de qualification « skis » et l'avion n'est pas équipé de skis.

Après avoir effectué un atterrissage puis un décollage de l'Alpe d'Huez, elle se dirige vers Courchevel où la piste est enneigée. Lors de l'atterrissage, l'avion est fortement ralenti par la neige et s'arrête dans la pente à une vingtaine de mètres de la plateforme supérieure. Avec l'aide de personnes présentes, il est poussé jusqu'à la plateforme.

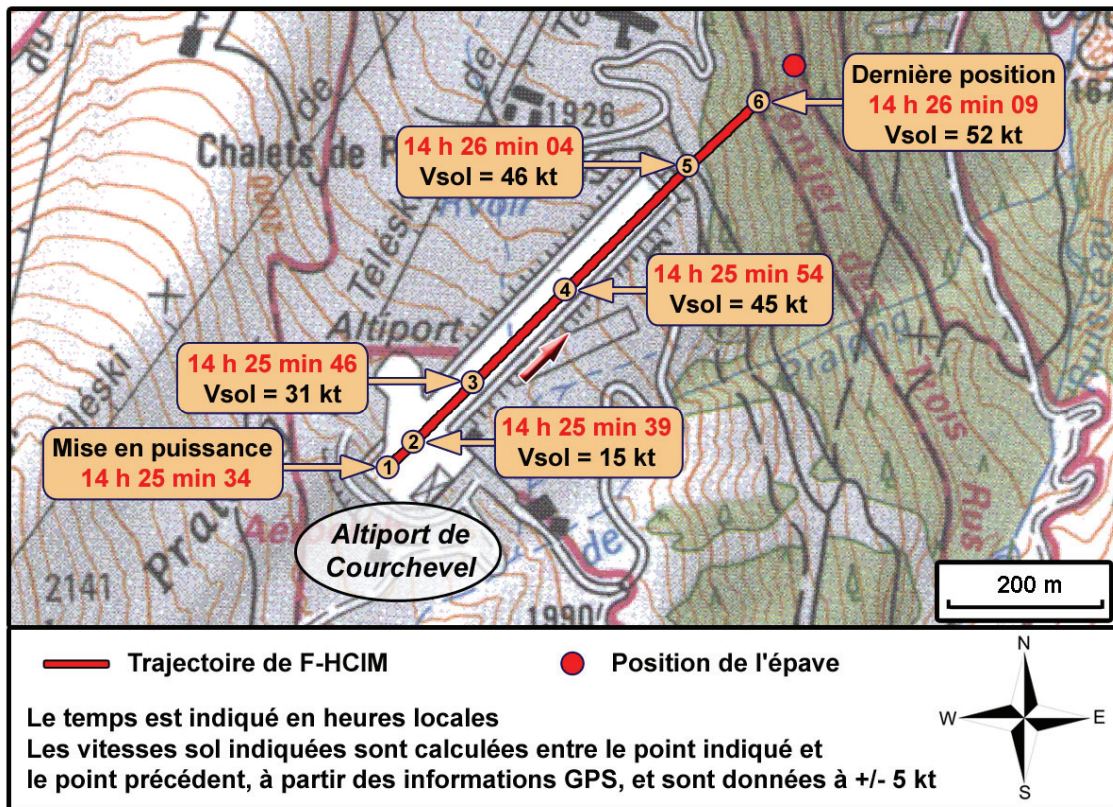
La pilote décide de redécoller. Elle débute l'accélération et roule sans parvenir à prendre une vitesse suffisante. A l'extrémité de la piste, l'avion quitte le sol mais s'enfonce et heurte les arbres d'un bois situé à 150 mètres en contrebas.

Les traces rectilignes des trois roues sont visibles jusqu'à l'extrémité de la piste :



¹ Une modification a été apportée au texte. Cette version en ligne tient compte de la modification, prière de s'y référer.

² Heure locale.



L'exploitation des données du GPS de la pilote montre que la vitesse atteinte au point n° 5 ne permettait pas à l'avion de décoller.

Avant le décollage, un témoin a entendu le passager conseiller à la pilote de sortir complètement les volets. Il confirme que ceux-ci sont restés en position « atterrissage » pendant la totalité du roulement. Cette configuration induit une forte trainée.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent calme, CAVOK, température + 6 °C, QNH 1026 hPa. La neige avait été rendue collante par la température positive. Elle avait une hauteur d'environ 20 centimètres, dont quatre tombés le matin même.

La pilote était titulaire de licences PPL(A) et PPL(H). Elle totalisait 820 heures de vol dont 180 sur type et 6 heures dans les trois mois précédents, toutes sur type. Le passager détenait une licence PPL(A) et totalisait 1 429 heures de vol dont douze dans les trois mois précédents. Aucun des deux ne possédait de qualification montagne.

L'atterrissage ou le décollage sur une piste de montagne enneigée requiert une qualification « ski ».

Conclusions

L'accident résulte de la décision par la pilote d'utiliser une piste enneigée en montagne avec un avion non équipé de skis.

L'absence de qualification requise, la configuration incorrecte de l'avion, la présence d'une neige lourde ainsi que la méconnaissance apparente de ses effets sur les performances de l'avion ont contribué à l'accident.