

**Remise de gaz après le toucher sur une altisurface,
collision avec les arbres, en instruction**

Aéronef	Avion Christen Industries A1 « Husky » immatriculé F-GRTJ, moteur Lycoming O360 de 180 Cv
Date et heure	Lundi 23 juillet 2012 à 12 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Altisurface Clamensane (04), piste 22 non revêtue (200 m à 12 % puis 210 m à - 1 %), altitude 2 945 ft
Conséquences et dommages	Aéronef fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

L'instructeur, propriétaire de l'avion, et l'élève effectuent un vol de perfectionnement en montagne, au profit de ce dernier, déjà titulaire d'une qualification montagne (roues). Ils fréquentent habituellement les altisurfaces des Pyrénées et ont rejoint les Alpes la veille, avec deux autres pilotes et leurs avions. Le jour de l'accident, ils ont déjà atterri sur cinq altisurfaces ou altiports, avec un vent calme. Ils rejoignent Clamensane, où ils ont prévu de déjeuner avec les deux autres pilotes qui, le matin, ont volé de leur côté.

L'instructeur et l'élève indiquent qu'ils effectuent une reconnaissance au cours de laquelle l'atterrissage leur semble possible. Ils estiment que le vent souffle du 050° à 5 kt environ. Ils retiennent un point d'aboutissement avant la piste, adapté à un toucher des roues en début de piste. La finale est stabilisée et le vent leur semble régulier et conforme à leur estimation précédente. Lors de l'arrondi, une rafale de vent survient. L'avion touche la piste et rebondit. L'instructeur, assis à l'arrière, reprend les commandes. L'avion touche à nouveau en haut de la piste, au niveau de l'inversion de pente. Jugeant que la vitesse est excessive et ne permettra pas d'arrêter l'avion avant l'extrémité de la piste, l'instructeur décide de remettre les gaz sur sa partie descendante. L'accélération ne leur semble pas aussi franche qu'à l'habitude. La puissance délivrée par le moteur semble normale. Les volets sont au deuxième cran⁽²⁾. L'avion dévie légèrement vers la droite. La roue droite roule sur l'accotement droit de la piste. L'instructeur corrige la trajectoire vers la gauche. L'avion décolle en bout de piste, heurte une clôture, puis l'aile gauche heurte la cime d'un arbre. L'avion s'immobilise dans les sapins.

⁽²⁾Il y a trois crans de volets possibles.

Le premier pilote du groupe, arrivé quelques minutes avant le F-GRTJ, indique qu'une ascendance forte et soudaine pendant la finale l'avait conduit à remettre les gaz alors que le vent venait de son travers gauche à une vitesse estimée inférieure à 5 kt. Lors d'une seconde tentative, il avait de nouveau été confronté à cette ascendance. Il estime qu'à ce moment le vent soufflait à 10 kt avec une composante arrière. Il avait à nouveau remis les gaz puis s'était dérouteré à Sisteron alors que le F-GRTJ approchait de Clamensane.

Le deuxième pilote indique qu'il a observé un vent arrière pendant sa reconnaissance. Il craignait de possibles rabattants. Au cours de la finale, il a été obligé de réduire significativement les gaz pour maintenir le point d'aboutissement choisi. Il a dû ensuite les augmenter brièvement puis les réduire à nouveau. Le contact avec le sol a eu lieu tardivement et l'avion s'est arrêté à 50 m de l'extrémité de piste. Le pilote a annoncé à la radio : « *ça pousse en finale* ». Il a ensuite roulé puis immobilisé l'avion face à la manche à air. Il a observé l'atterrissage du F-GRTJ. Il explique que la manche à air indiquait un vent arrière irrégulier de 5 à 10 kt.

Au moment de leur approche, l'instructeur et l'élève avaient conscience des résultats des approches de ces deux pilotes. L'instructeur a entendu le message du second. L'élève ne l'a pas entendu.

L'instructeur totalise 5 600 heures de vol. Il est instructeur vol montagne depuis 1987. Il avait déjà atterri à de nombreuses reprises à Clamensane et avait parfois également renoncé à y atterrir. L'élève totalise 2 500 heures de vol dont environ 50 heures en montagne. Il atterrissait pour la première fois à Clamensane.

CONCLUSION

L'accident résulte d'une sous-estimation des effets aérologiques lors de l'approche sur une altisurface.