

**Sortie latérale de piste lors de l'atterrissage sur un altiport,  
collision avec un obstacle**

<b>Aéronef</b>	Avion MAULE M5-210C immatriculé N346X
<b>Date et heure</b>	8 septembre 2012 à 13 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Altiport de Méribel (73)
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

<sup>(1)</sup>Heure locale.

**CIRCONSTANCES**

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome de Besançon Thise (39) à destination de l'altiport de Courchevel (73). A la suite d'une erreur de navigation, le pilote débute la procédure d'arrivée sur l'altiport de Méribel distant de quelques kilomètres.

Il effectue une verticale de l'altiport et estime le vent du secteur nord-ouest à environ 20 kt. Il poursuit son intégration dans le circuit d'aérodrome et atterrit en piste 15 revêtue. Il indique que l'avion touche la piste au niveau du seuil. Au cours du roulement à l'atterrissage, à faible vitesse, il indique qu'il éprouve des difficultés à contrôler l'avion qui part brutalement à gauche, sort de piste et entre en collision avec la clôture de l'altiport.

L'examen du système de freinage n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'événement.

Les altiports de Courchevel et Méribel sont distants d'environ 5 km l'un de l'autre et se situent de part et d'autre d'une montagne. A Courchevel, la piste 22 mesure 537 m x 40 m et l'altitude d'entrée de piste est de 6 372 ft. A Méribel, la piste 15 mesure 400 m x 15 m et l'altitude d'entrée de piste est de 5 548 ft.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent variable pour 5 kt avec des rafales à 15 kt (brise montante), FEW à 5 000 ft, visibilité supérieure à 10 km.

Le pilote totalisait 907 heures de vol dont 196 sur type, 23 heures dans les trois mois précédents dont 13 sur type et 2 heures sur type dans les vingt-quatre heures précédentes. Il détenait des qualifications de site pour les altiports de Courchevel et Méribel.

**CONCLUSION**

L'accident est probablement dû à des actions inappropriées du pilote sur les commandes de vol lors de l'atterrissage. La décision du pilote d'atterrir avec un fort vent arrière a contribué à l'accident.

L'enquête n'a pas permis de savoir dans quelle mesure la confusion entre les altiports a contribué à l'accident.