

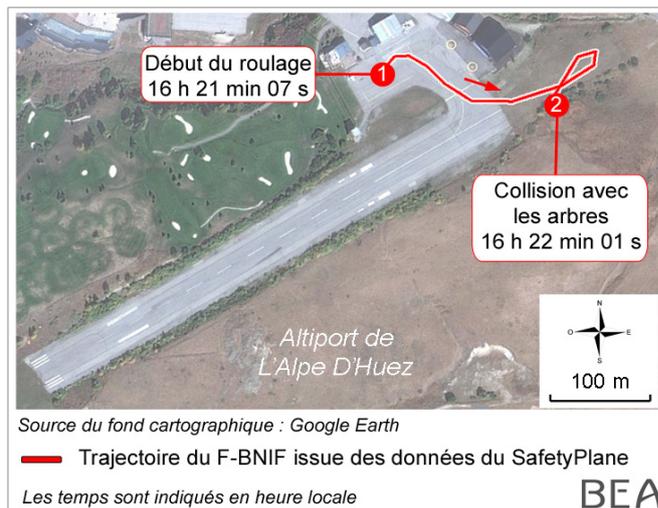
Sortie latérale de piste lors d'un décollage sur altiport enneigé par fort vent, collision avec des arbres

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion Jodel D140 immatriculé F-BNIF
Date et heure	12 mars 2014 à 16 h 22 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Altiport de l'Alpe d'Huez (38)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et trois passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote accompagné de trois passagers prévoit de décoller de la piste 24 de l'altiport de l'Alpe d'Huez pour un vol à destination de Grenoble-le-Versoud (38). La piste est couverte de neige. Le pilote indique que, compte tenu de la masse de l'avion et des conditions de vent qu'il estime à 080° pour une dizaine de nœuds, il souhaite augmenter ses marges de sécurité et disposer d'une distance de décollage plus longue. Il décide de remonter sur la partie dégagée en amont de la piste et se fait assister par un pilote situé à l'extérieur de l'avion, qui retient l'aile gauche pour aider au demi-tour sur la neige. Lors de la mise en puissance pour le décollage, l'avion part vers la gauche. Le pilote ne parvient pas à corriger la trajectoire et l'avion entre en collision avec des arbres.



2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Altiport

La piste 06/24 de l'altiport de l'Alpe d'Huez est revêtue et mesure 450 m de long et 30 m de large. Une manche à air est présente à proximité du début de la piste 24. Une zone dégagée non revêtue de 102 m de long, attenante à la piste, est située sur sa partie haute. Des arbres sont présents en bordure immédiate de cette zone.

Elle n'est pas conçue pour être utilisée au décollage.

2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques sur site étaient les suivantes :

- vent secteur est pour 17 kt avec des rafales à 35 kt ;
- CAVOK ;
- température 7 °C ;
- QNH 1027 hPa.

Entre 9 h 00 et 17 h 00 les températures étaient comprises entre 3 °C et 7 °C. A l'heure de l'événement, la neige était mouillée et fondante.

2.3 Pilote

Le pilote, PPL(A), était qualifié montagne « *roues* » et « *skis* ». Il totalisait 1 660 heures de vol dont 630 sur type, 11 heures dans les quatre-vingt-dix jours et 2 heures dans les vingt-quatre heures, toutes sur type.

2.4 Avion

Le F-BNIF était équipé de skis. Le ski monté sur la roulette arrière n'est pas rétractable et la roue dépasse sous le ski. Au sol, un virage serré provoque un déverrouillage de la roulette arrière, permettant à l'avion de tourner sur place. Pour ramener la roulette dans l'axe, l'avion doit parcourir quelques mètres en ligne droite.

Le vent traversier démontré par le constructeur sur piste sèche est de 15 kt.

Lors du départ, l'avion était dans les limites de masse et de centrage définies par le constructeur.

2.5 Témoin

Un instructeur indique que le pilote, après avoir remonté une partie de la zone dégagée, a débuté un demi-tour pour se mettre dans l'axe, aidé par un pilote extérieur. L'avion a ensuite dévié vers la gauche lors de la mise en puissance.

Il indique que cette zone dégagée est fréquemment utilisée par les pilotes basés ou par des instructeurs pour les besoins du décollage, lorsqu'elle est enneigée.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Lors du demi-tour avant le décollage, la roulette arrière s'est très probablement déverrouillée et est restée orientée vers la gauche. Lors de la mise en puissance au décollage l'avion a subi l'effet du vent traversier. La roulette arrière et le ski déjà orientés à gauche ont favorisé la déviation de l'avion vers la gauche. La présence d'un vent fort a rendu délicat le maintien de l'avion dans l'axe.

L'accident est dû à la décision du pilote de décoller dans des conditions de fort vent arrière et traversier avec une neige fondante.