

Rebond lors de l'atterrissage, sortie latérale de piste sur une altisurface enneigée, collision avec des obstacles, en instruction

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

Aéronef	Avion Jodel D140 immatriculé F-PNIV
Date et heure	17 mars 2014 vers 12 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Val Thorens (73), altitude 2 450 m
Nature du vol	Aviation générale, instruction
Personnes à bord	Elève et instructeur
Conséquences et dommages	Avion légèrement endommagé

Une modification a été apportée au titre de ce rapport. Cette version en ligne tient compte de cette correction, prière de s'y référer.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'élève et l'instructeur décollent de l'altiport de Méribel (73) pour un vol d'instruction. Après environ 30 minutes de vol, l'élève se présente en finale pour la piste 10 de l'altisurface de Val Thorens. Après le toucher des skis qui a lieu à droite de l'axe de piste, l'élève et l'instructeur ne parviennent pas à ramener l'avion vers l'axe de piste. L'avion glisse vers la droite et l'aile droite heurte plusieurs piquets métalliques situés en bordure de l'altisurface.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Expérience et qualification

L'instructeur, qualifié montagne « *roues* » et « *skis* », titulaire d'une licence CPL(A), totalisait 1 026 heures de vol, 717 heures en tant que commandant de bord dont 270 en tant qu'instructeur.

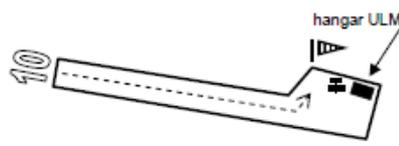
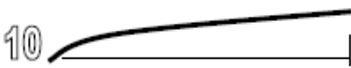
L'élève, titulaire d'une licence PPL(A), totalisait 369 heures de vol et possédait l'autorisation de site de l'altiport de Méribel.

2.2 Témoignages

L'instructeur indique qu'il donnait des indications à l'élève sur les corrections à effectuer au cours de l'approche. Il explique que lors de la finale, l'avion est passé légèrement sous le plan en raison d'une réduction trop importante de la puissance et s'est déporté sur la droite. Il précise qu'en passant sous le plan, ils ont été gênés pour visualiser l'axe de la piste. L'avion a touché et rebondi à droite de l'axe de piste dans une partie en dévers vers la droite.

2.3 Renseignements sur l'altisurface

La fiche de l'altisurface de Val Thorens (voir ci-après) mentionne une piste neige de 400 m x 20 m avec un profil régulier de 8 % et une pente plus forte au seuil du QFU 10. La partie droite de l'altisurface présente un dévers vers la droite dans le sens de l'atterrissage.

QFU atterrissage	10	VAL THORENS St Martin de Belleville												
décollage	28													
TDP main	G à 2650m	73440 - Savoie												
approche	RAS dégagement possible avant le seuil à gauche													
piste	neige 400 x 20 - roues 370 x 15													
profil	8% régulier													
observations	# roues : état aléatoire # parking en aval du hangar ULM # téléskis à proximité # aérologie dangereuse par vent S-SE													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>OUI</th> <th>NON</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td></td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	OUI	NON	X		X			X		X	X		
OUI	NON													
X														
X														
	X													
	X													
X														
<input type="checkbox"/> manche à air <input type="checkbox"/> balisage <input type="checkbox"/> abri avion <input type="checkbox"/> gîte <input type="checkbox"/> repas														
														

Fiche de l'altisurface de Val Thorens⁽²⁾

⁽²⁾Fiche AFPM n°02-04 (édition 03, page 2)..

⁽³⁾Ces photographies, données à titre indicatif, n'ont pas été prises à la suite de l'accident.



Vue générale de l'altisurface⁽³⁾ (source : @ libre de droits)



Vue en direction du seuil 10⁽³⁾ (source : @ libre de droits)

L'altisurface est délimitée par des piquets métalliques ancrés dans des plots en béton. Leur alignement de part et d'autre de la piste n'est pas rectiligne. Un resserrement des piquets essentiellement sur le côté droit est présent vers le milieu de piste.

2.4 Conditions météorologiques

Conditions estimées sur l'altisurface au moment de l'accident :

- vent de secteur nord pour 10 kt ;
- CAVOK.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La difficulté d'identification de l'axe de piste a conduit l'élève et l'instructeur à atterrir à droite de l'axe. L'avion a ensuite glissé sur une zone présentant un dévers vers la droite. Ils n'ont pas été en mesure de corriger la déviation vers la droite et éviter la collision avec les piquets métalliques.

La vaste zone damée a pu donner l'illusion d'une piste très large bien supérieure aux vingt mètres mentionnés sur la fiche de l'altisurface.