

Passage en pylône lors du roulement à l'atterrissage sur une altisurface partiellement enneigée, en instruction

Aéronef	Avion Piper Super Cub PA18-150 immatriculé HB-PQP pneus Alaskan Bushwheels 31'' ⁽¹⁾
Date et heure	2 juin 2017 vers 10 h 30 ⁽²⁾
Exploitant	Club
Lieu	Altisurface du Col du Palet (73), altitude 8 005 ft
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Instructeur et pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont issues principalement des témoignages de l'instructeur et de l'élève pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.</i>	

⁽¹⁾Pneumatiques de grand diamètre (26" à 35") gonflés à basse pression permettant le décollage et l'atterrissage sur des terrains sommaires, des surfaces enneigées ou glacées.

⁽²⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'élève, accompagné d'un instructeur, décolle de l'aérodrome d'Annemasse (74) à destination de l'altisurface de Saint-Roch Mayères⁽³⁾ (74) pour un vol d'instruction en vue de l'obtention de la qualification montagne « *roues* ». Après y avoir réalisé deux atterrissages, il décolle à destination de l'altisurface du Col du Palet⁽⁴⁾. Il effectue un passage à la verticale pour reconnaître la zone. L'instructeur note la présence de neige sur le dernier tiers de la piste. Compte tenu des conditions observées, il indique à l'élève qu'il reprend les commandes et qu'il fera l'atterrissage.

L'instructeur effectue trois passages de reconnaissance à basse hauteur au-dessus de l'altisurface pour estimer les conditions de neige. A l'issue, il estime que l'atterrissage est réalisable. L'avion touche en début de piste. En fin de roulement, l'avion roule sur la partie enneigée de la piste. Les roues s'enfoncent dans la neige molle et épaisse et se bloquent en raison de l'accumulation progressive de neige devant les pneus. L'avion bascule lentement sur l'avant, passe en pylône et retombe sur le dos.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées par l'instructeur sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent faible de direction variable de secteur ouest ;
- CAVOK.

L'instructeur, titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A), d'une qualification d'instructeur avion FI(A), de la qualification d'instructeur montagne « *roues et skis* » MI, totalisait 2 624 heures de vols dont 800 en tant qu'instructeur, 11 000 atterrissages dont 6 000 en montagne.

⁽³⁾LF7430.

⁽⁴⁾LF7333 piste en herbe de 270 m x 35 m.