

## Accident de l'avion JODEL - D140 immatriculé F-BLKK

survenu le 20 avril 2022  
à Megève (74)

<b>Heure</b>	Vers 15 h 40 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Aérocime
<b>Nature du vol</b>	Vol touristique, commercial
<b>Personne à bord</b>	Pilote et quatre passagers
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

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

## Cheval de bois à l'atterrissage par vent arrière, sortie latérale de piste

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.*

Le pilote, accompagné de quatre passagers, décolle en piste 33 de l'altiport de Megève<sup>(2)</sup> pour un vol touristique dans la région du Mont Blanc. À l'issue du vol, le pilote atterrit en piste 15. Au cours du roulement à l'atterrissage, l'avion dévie sur la droite. Le pilote ne parvient pas à contrôler l'embarquée. L'avion fait un cheval de bois et sort latéralement de piste, le train d'atterrissage gauche s'efface. L'avion s'immobilise en bordure de piste.

<sup>(2)</sup> Le décollage s'effectue toujours en piste 33 et l'atterrissage en piste 15.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Examen du site et de l'avion

Les traces de frottement laissées sur la piste montrent que l'embarquée s'est produite peu après le toucher des roues.

La jambe de train gauche s'est repliée sous l'avion et a été partiellement arrachée. L'intrados de l'aile gauche a frotté contre le sol.

#### 2.2 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 24 ans, employé<sup>(3)</sup> de la société Aérocime, était titulaire d'une licence de pilote professionnel avion CPL(A), de la qualification montagne « roues » obtenue en octobre 2021, de l'autorisation d'accès à l'altiport de Megève sur skis obtenue en novembre 2021, des qualifications vol aux instruments monomoteur (IR/SE) et multimoteur (IR/ME) ainsi que de la qualification d'instructeur avion FI(A) obtenue en septembre 2020. Il totalisait environ 800 heures de vol, dont 150 sur D140 et 290 décollages et atterrissages sur l'altiport de Megève dans les trois mois précédents.

<sup>(3)</sup> De février 2021 à avril 2021, de juillet 2021 à octobre 2021 et en CDI depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2021.

<sup>(4)</sup> Cette formation comporte une partie théorique, un entraînement en vol, un contrôle hors ligne, une adaptation en ligne, une compétence de zone et un contrôle en ligne.

<sup>(5)</sup> En application de l'arrêté du 12 mai 1997.

<sup>(6)</sup> Avions en liste de flotte : F-BLKK, F-BNII, F-BOPG.

Conformément au manuel d'exploitation (Manex) de la société, il avait suivi la formation initiale<sup>(4)</sup> du 20 au 22 février 2021, un entraînement en juin et juillet 2021 puis le stage de maintien et de contrôle des compétences le 25 novembre 2021 pour la partie théorique et le 15 décembre 2021 pour les contrôles en vol.

### 2.3 Renseignements sur la société

La société Aérotime, basée sur l'aéroport de Megève, est une entreprise de transport aérien commercial spécialisée dans les vols touristiques dans la région du Mont Blanc. À ce titre, elle dispose d'un Certificat de Transporteur Aérien<sup>(5)</sup> (CTA), délivré par la Direction de la sécurité de l'Aviation civile – Centre-Est (DSAC-CE) et valide jusqu'au 31 octobre 2024.

La fiche des spécifications opérationnelle en vigueur associée au CTA précise que l'exploitation est limitée aux vols circulaires sans escale au départ de l'aéroport de Megève en Règles de vol à vue (VFR) de jour et s'applique aux trois avions de type Jodel D140 en liste de flotte<sup>(6)</sup> de la société.

La société Aérotime dispose d'un Manex qui définit entre autres les procédures d'exploitation de ses trois avions de type Jodel D140 ainsi que les procédures permettant la réalisation des vols touristiques au profit du public.

### 2.4 Renseignements sur l'avion et le vol

L'avion Jodel D140 immatriculé F-BLKK est un avion à aile basse et train classique. L'avion était équipé de skis, ces derniers étaient en position relevée pour l'atterrissage à Megève.

La configuration de chargement avec quatre passagers et le carburant dans le réservoir avant est celle prévue par le Manex. La masse et le centrage de l'avion étaient dans le domaine de vol autorisé par le manuel de l'avion.

### 2.5 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques relevées par le pilote lors du passage à la verticale de l'aéroport avant de s'intégrer dans le tour de piste pour atterrir étaient les suivantes : vent de secteur nord pour 5 à 10 kt, visibilité supérieure à 10 km.

### 2.6 Témoignage du pilote

Le pilote indique que le vol et l'atterrissage se sont déroulés normalement. Il explique qu'il n'a pas pu contrer aux palonniers l'embardée qui est intervenue lors du roulement à l'atterrissage. Il n'exclut pas qu'une rafale de vent soit à l'origine de l'embardée.

Il précise par ailleurs qu'il avait réalisé avant le vol le calcul de masse et centrage conformément au Manex et que l'avion était dans le domaine de vol autorisé.

### 3 - CONCLUSIONS

*Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.*

#### Scénario

Le pilote, au retour d'un vol touristique, atterrit sur l'altiport de Megève en piste 15 avec du vent secteur arrière. Lors du roulement, l'avion dévie sur la droite, le pilote agit insuffisamment sur le palonnier gauche pour contrer l'embarquée et revenir dans l'axe. L'avion fait un cheval de bois et sort latéralement de piste.