



**Accident** du PIPER PA18 SuperCub  
immatriculé **HB-OKB**  
le lundi 26 mai 2025  
à Mens (38)

Heure	Vers 16 h 10 <sup>1</sup>
Exploitant	Aéroclub de Genève
Nature du vol	Instruction
Personnes à bord	Instructeur, élève pilote
Conséquences et dommages	Avion endommagé

**Heurt de la manche à air lors d'une remise de gaz sur une altisurface, en instruction**

**1 DÉROULEMENT DU VOL**

*Note : les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et des données GNSS<sup>2</sup> enregistrées par l'application Skydemon utilisée au cours du vol.*

L'instructeur et l'élève pilote entreprennent une journée de vol avec l'intention d'atterrir sur plusieurs altisurfaces pour l'initier au vol en montagne. Ils décollent de l'aéroport de Genève à destination de l'altiport de l'Alpe d'Huez (38) pour y déjeuner. Ils redécollent vers 15 h30 à destination de l'altisurface de Notre-Dame de La Salette (38), puis repartent en direction de l'altisurface de Mens. À l'arrivée, l'instructeur<sup>3</sup> effectue un passage à la verticale de la plateforme, à une hauteur de 950 ft (voir **Figure 1**, point **1**) puis se reporte directement en éloignement. En très courte finale, l'instructeur est surpris par la hauteur importante de l'herbe sur la piste et décide d'interrompre l'atterrissage en remettant les gaz. Lors de la manœuvre, l'instructeur et l'élève pilote ressentent un léger choc. L'instructeur, après avoir atteint une hauteur de 1 050 ft, réalise un passage au-dessus de l'altisurface (point **2**) pour identifier l'origine du choc, sans succès. Ne constatant aucun dégât visible sur l'avion ni de difficulté de pilotage, l'instructeur décide de poursuivre le vol vers la destination suivante, l'altisurface d'Aspres-sur-Buëch. Lors du survol d'Aspres-sur-Buëch, il ressent de fortes turbulences qui l'amènent à se dérouter vers l'aérodrome de Gap-Tallard.

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

<sup>2</sup> Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

<sup>3</sup> L'instructeur pilote l'avion durant tout le vol.

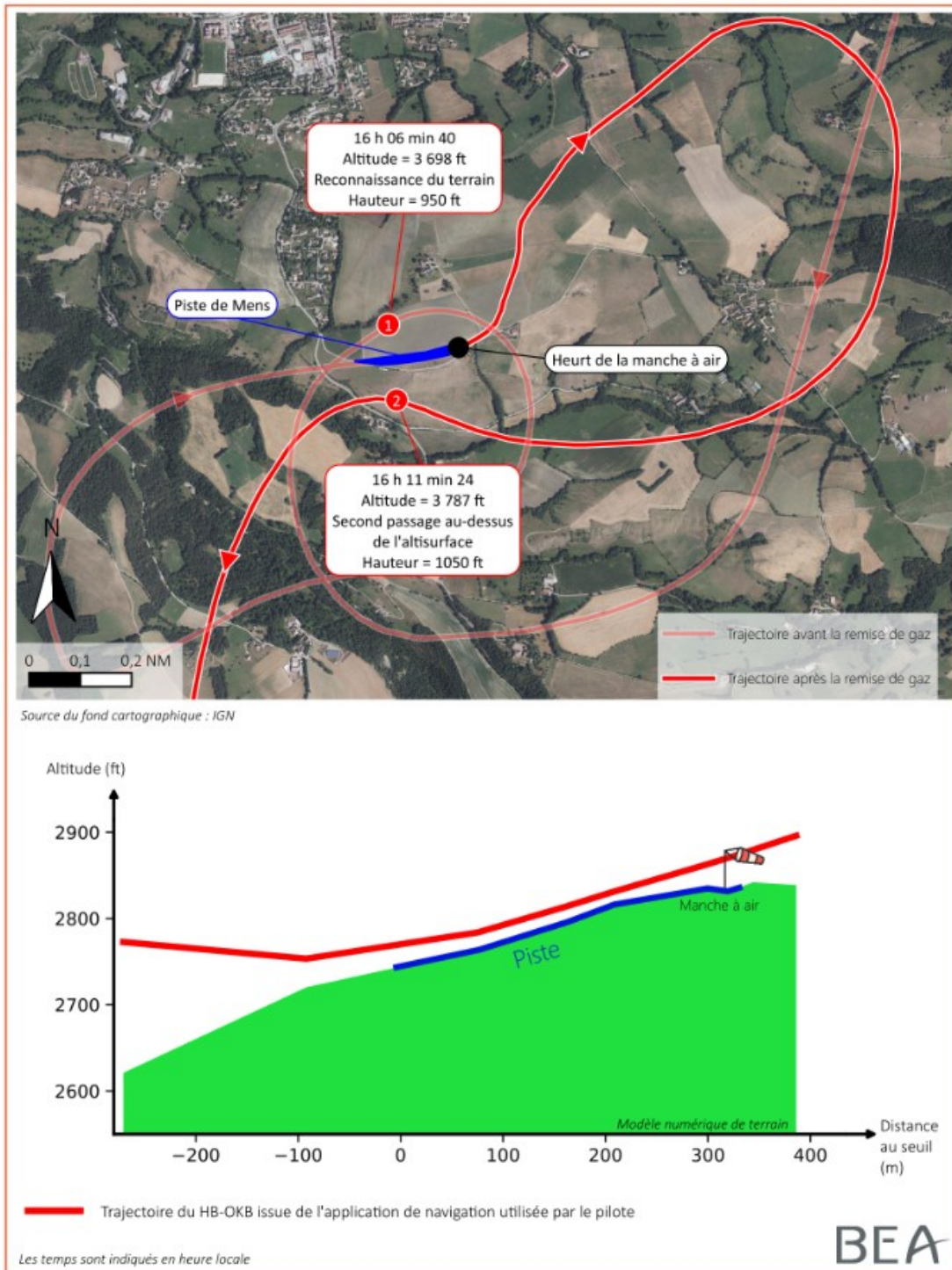


Figure 1 : trajectoire du HB-OKB

Une fois au sol, l'instructeur et l'élève pilote observent un choc sur le hauban droit de l'avion ainsi qu'un endommagement important de la partie droite de la gouverne de profondeur (voir **Figure 2**).



Figure 2 : dégâts observés sur l'avion (Source : instructeur, annotations BEA)

## 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignements sur l'avion

Le HB-OKB est un Piper SuperCub PA18 de 150 ch. Il s'agit d'un avion monoplan à ailes hautes, biplace en tandem et à train classique. Le HB-OKB possède trois crans de volets : 10°, 25° et 40°. La commande des volets se situe à l'avant et le compensateur se trouve entre les places arrière et avant. Depuis la place arrière, la visibilité est réduite vers l'avant. En vol d'instruction, l'instructeur se place généralement à l'arrière et l'élève pilote à l'avant. En dehors des situations d'instruction, le pilote occupe normalement la place avant de l'avion.

### 2.2 Renseignements sur l'altisurface de Mens

L'altisurface de Mens est située à 2 790 ft d'altitude et dispose d'une piste non revêtue 08/26 de 345 m x 17. La fiche de renseignement de l'altisurface publiée par [BASULM](#) et disponible sur le site de l'AFPM<sup>4</sup> indique que les atterrissages se font obligatoirement en piste 08 et les décollages en piste 26. Le circuit d'intégration s'effectue par la droite et à une hauteur de 210 ft. L'altisurface de Mens se situe en vallée (voir **Figure 3**). La piste 08 présente une pente ascendante régulière de 8,2 %.

<sup>4</sup> Association Française des Pilotes de Montagne.



Figure 3 : altisurface de Mens (Source : AFPM, annotations BEA)

À la suite de l'accident, l'exploitant de l'altisurface a procédé à la vérification d'éventuelles traces de choc avec des éléments proches de la piste ; il a observé que la manche à air était endommagée (voir **Figure 4**).



Figure 4 : endommagement de la manche à air (Source : exploitant, annotation BEA)

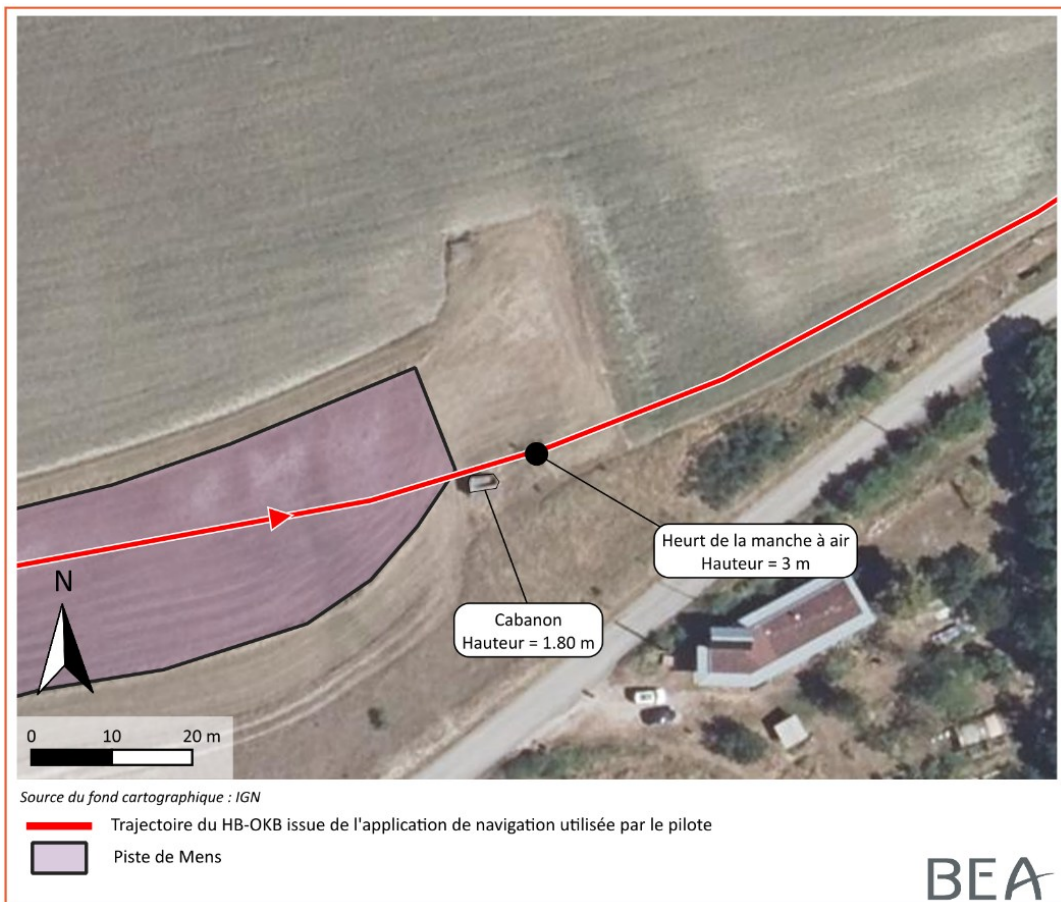


Figure 5 : trajectoire de l'avion lors de la remise de gaz

La fiche de renseignement de l'altisurface indique dans la partie « Observations » que la piste est incurvée à gauche à l'atterrissage. Sur la **Figure 5**, on observe que la manche à air et le cabanon sont globalement dans l'axe de la piste 08.

## 2.3 Renseignements météorologiques

Une station météorologique, située à 13 km au nord-est et à la même altitude que l'altisurface de Mens, a enregistré au moment de l'accident un vent de secteur nord-est pour 13 kt avec des rafales allant jusqu'à 24 kt et une température de 18 °C. À proximité de l'altisurface de Mens, le ciel était nuageux avec la présence de cumulus et de stratocumulus dont les bases étaient comprises entre 1 500 et 4 000 ft.

## 2.4 Renseignements sur l'instructeur et l'élève-pilote

### 2.4.1 Témoignage de l'instructeur

L'instructeur, âgé de 50 ans, était titulaire d'un PPL(A) depuis 1995, assortie des qualifications montagne roue et ski depuis 2006, instructeur FI(A) depuis 2021 et instructeur montagne MI(A) (roues), passée à l'aéroclub de Genève, depuis 2024. Le jour de l'accident, il totalisait 1 315 heures de vol, dont 10 h 30 sur PA18 dans les trois derniers mois. Il avait réalisé durant cette période 32 atterrissages, dont plusieurs sur altisurfaces et altiports.

Il indique que le but de cette journée de vol était de familiariser l'élève pilote à l'environnement montagneux et d'atterrir sur différents altisurfaces et altiports. Le but n'était pas de faire piloter l'élève pilote lors des atterrissages, mais plutôt de lui montrer les techniques de pilotage en montagne. Lors du vol de l'accident, l'instructeur se trouvait en place arrière.

Lors de l'arrivée à Mens, il a réalisé un 360° à la verticale de la piste pour observer la manche à air et vérifier les informations disponibles sur la fiche AFPM<sup>5</sup>. Il indique ne pas avoir effectué de reconnaissance basse hauteur, afin de minimiser les nuisances sonores et parce qu'il avait en mémoire que l'altisurface était référencée en vert sur le site de l'AFPM. Il ajoute que l'avion, en finale, était configuré pour l'atterrissage avec les volets au deuxième cran (25°) et la commande de réchauffe du carburateur désactivée. Il explique avoir accompagné la sortie des volets d'un réglage de compensateur à piquer d'environ sept tours de manivelle. Selon lui, l'approche était stabilisée et il n'a pas eu de difficulté de pilotage particulière lors de la remise de gaz.

L'instructeur ajoute que lors des atterrissages en montagne, selon lui, le troisième cran de volets (40°) n'est généralement pas utilisé. D'après lui, l'objectif est d'avoir moins de traînée durant l'approche afin d'augmenter l'efficacité d'une correction de pente vers le haut, en cas de nécessité. Cela permet également d'avoir une meilleure manœuvrabilité pour contrer les turbulences.

Il indique qu'à une très faible hauteur, proche du seuil, il a constaté la hauteur importante de l'herbe sur la piste. Considérant la menace d'un passage en pylône lors du roulement à l'atterrissage et celle de ne pas pouvoir redécoller par la suite, il a décidé d'interrompre l'atterrissage.

---

<sup>5</sup> Le pilote indique avoir procédé à une lecture de la fiche de l'altisurface de Mens sur le site de l'AFPM, lors de la préparation du vol de l'accident.

Il ajoute que la pente de remise de gaz était proche de la pente de la piste, et qu'il a maintenu l'axe initial de la piste. Il explique qu'il a cherché à avoir la performance de montée à pente maximale de l'avion en maintenant une vitesse aux alentours de 65 mph (56 kt environ) lors de la remise de gaz.

Il indique qu'il a entendu quelques secondes plus tard un bruit sourd venant selon lui du dessous de l'avion. Il a rapidement pensé avoir heurté la manche à air. Il a ensuite réalisé un survol de la piste pour confirmer l'origine du choc, sans succès.

L'instructeur ajoute qu'au moment de l'accident, l'avion contenait environ 50 litres de carburant, répartis dans les deux réservoirs d'ailes.

#### **2.4.2 Témoignage de l'élève pilote**

L'élève pilote était en cours de formation PPL(A). Le vol de l'accident était une demande de sa part pour se familiariser avec le vol en environnement montagneux ainsi que le pilotage d'un avion à train classique.

Elle a entendu l'instructeur parler de l'herbe haute au moment de remettre les gaz. Quelques secondes après, elle a ressenti comme un choc sur l'avion à l'avant droit de sa position.

#### **2.5 Pratiques recommandées par l'aéroclub de Genève**

Le chef pilote de l'aéroclub de Genève indique que, pour le HB-OKB, il est recommandé que l'approche sur une piste dont la pente est relativement faible (cas de l'altisurface de Mens en comparaison de nombreuses pistes en région montagneuse) soit réalisée à une vitesse de 60 mph avec le troisième cran de volets. Sur les pistes présentant une pente plus forte, le club indique que l'approche peut être réalisée à 70 mph avec un ou deux crans de volets.

Le club recommande de réaliser une première reconnaissance à une hauteur 1 000 ft pour prendre en compte les spécificités du terrain, le vent, et de possibles obstacles. La possibilité de réaliser une reconnaissance à 500 ft puis à 200 ft selon la nécessité est aussi enseignée aux instructeurs montagne.

Certaines pistes de montagne font l'objet de briefings particuliers au sein du club afin d'anticiper au mieux l'interruption de l'approche et le dégagement associé. La piste de Mens ne fait pas l'objet de précautions particulières. Néanmoins, il est généralement enseigné que l'interruption de l'approche sur cette piste se fait par un dégagement par la droite. Le club laisse à chaque pilote le soin de déterminer un point de non-retour, en tenant en compte de son expérience et de l'environnement extérieur.

#### **2.6 Performances de montée du HB-OKB**

Les performances de montée en configuration décollage (volets 25°), présentées dans le manuel de vol du PA18, pour la masse maximale et une vitesse de montée de 68 mph, dans les conditions du jour de l'accident, indiquent un taux de montée d'environ 560 ft/min, soit une pente d'environ 9 %.

Dans le cadre de l'enquête, des essais en vol ont été effectués dans des conditions proches de celles du vol de l'accident<sup>6</sup>. Ces essais consistaient à mettre l'avion en descente sur un plan d'approche d'environ 7 % et de remettre les gaz puis à calculer le délai jusqu'à obtenir une évolution positive de l'aiguille de l'altimètre.

En moyenne, le temps obtenu est de neuf secondes. À une vitesse de 65 mph, sans vent, ce temps correspond à environ 250 m parcourus.

Sur une action réflexe, la montée peut être obtenue plus rapidement par une forte variation d'assiette à cabrer ; cela peut impliquer une forte diminution de la vitesse indiquée. Le taux de montée peut alors diminuer si l'avion évolue au second régime de vol.

Cette évaluation rappelle que, même sur une piste dont la pente est faible, l'inertie lors de la remise de gaz et les performances d'un avion de ce type ne permettent pas de réaliser une remise de gaz en sécurité en courte finale sur une altisurface.

## 2.7 Utilisation des données du site de l'AFPM

Le [site Internet de l'AFPM](#) regroupe différentes informations sur le vol en montagne.

Un onglet répertoriant l'ensemble des altisurfaces sur roues<sup>7</sup>, surfaces privées et altiports (voir **Figure 6**), et un code couleur associé permettent de connaître le niveau de praticabilité de la piste évalué par l'AFPM :

- Atterrissage sur la piste très fortement déconseillé
- Atterrissage déconseillé (voir les remarques de sécurité associées à la piste)
- Pas de difficultés particulières, terrain praticable.

Des remarques de sécurité sont listées dans un tableau pour chaque altisurface.

Ces remarques de sécurité peuvent être mises à jour et modifiées par 13 membres de l'AFPM. Ces remarques sont générées grâce aux informations transmises par les correspondants locaux des différentes régions de vol en montagne. Lorsqu'une information opérationnelle est prise en compte par un correspondant local, il faut en général une demi-journée pour qu'elle soit visible sur le site.

La connaissance d'une information par les correspondants locaux dépend de la rigueur du report des pilotes et des exploitants des altisurfaces et altiports.

---

<sup>6</sup> Avion de même puissance, avec deux personnes à bord, une configuration d'approche identique, une quantité de carburant proche et une altitude-densité similaire.

<sup>7</sup> Les altisurfaces peuvent également être sur skis.

**Rappels:**

- \* La décision d'atterrir sur un terrain est de votre entière responsabilité.
- \* Les trajectoires indiquées sur les fiches et les photos sont des indications, elles doivent être adaptées si besoin (décision du commandant de bord)

Arrêtes Prefectoraux  
Toutes données  
(réservé administrateurs)

● : précautions particulières - remarque de sécurité (S.V.) à consulter

[Retour](#)

Alpes du Sud - Auvergne - Corrèze - Centre - Dauphiné nord - Dauphiné Sud - Rhone loire - EMP - Jura Vosges - Languedoc - Mont Blanc - Périgord - Pyrénées - Savoie

Alpes du Sud						
Dernières nouvelles terrains ASVM Présentation						
Aspres sur Buech *	L1741	-	-	-	-	-
Banon Nord-Sud (A.S.)	L1046	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.2	●
Banon Est-Ouest (A.S.)	L1048	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.2	●
Clamensane (A.S.)	L1041	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.7	●
Colombe d'Eyguians (A.S.)	L1053	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.5	●
Grand Terrus (A.S.)	L1024	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.1	●
Isola2000 (A.S.)	L1082	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.4	●
Pampelonne 07-25 (A.S.)	L1041	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.8	●
Pampelonne 12-30 (A.S.)	L1041	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.8	●
Super Dévoluy (A.S.) Châtalet (1 nuit max)	L1038	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.7	●
Serres *	L11M	-	-	-	-	-
Valberg (A.S.)	L1084	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.6	●

Dauphiné Nord						
Montmeilleur (privée)	L100K	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.3	●
L'Alpe d'Huez (A.P.)	L10HJ	-	-	Photos Loisir	-	-
Verdures (privée)	L10B1	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.3	●
Mens (A.S.)	L1302A	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.7	●
N. Dame de la Salette (A.S.)	L1302	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.4	●
St Jean en Royans *	L10E	-	-	-	-	-

Dauphiné Sud						
Aix en Diois (privée)	L12B3	Fiche.	-	-	-	●
Aubenasson *	L12F	-	Photos Aides	-	S.V.0	-
Col du Bacchus (A.S.)	L1302C	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.5	●
Faucon (A.S.)	L1302I	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.5	●
L'Escoulin (A.S.)	L1302A	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.7	●
La Motte-Chalancon (A.P.)	L12E	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.3	-

Alpes du Nord						
Les feux ne renseignent pas sur l'état des terrains des Alpes du Nord au jour le jour. Consultez les S.V. et renseignez-vous						
Mont Blanc						
Dernières nouvelles terrains Alpes du Nord Circulation dans le massif						
Megève (A.P.)	L170M	-	Photos Aides	-	S.V.0	●
St Roch Mayeres (A.S.)	L1743D	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.4	●
Sallanches *	L170Z	-	-	-	-	●

Savoie						
Courchevel (A.P.)	L17LJ	Fiche.	-	Photos Loisir	S.V.0	-
L'Arpette (privée)	-	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.1	●
La Tovière été (A.S.)	L1732S	Fiche.	Photos Aides	-	S.V.3	●
Méribel (A.S.)	L170X	Fiche.	-	Photos Loisir	S.V.1	-
Sollière Sardières *	L170D	-	-	-	S.V.0	●
St Jean d'Arves (A.S.)	L17331	Fiche.	Photos Aides	Photos Loisir	S.V.8	●
St Rémy de Maurienne *	L170R	-	-	-	S.V.0	-

Figure 6 : extraits de la page « Fiches et infos roues » du site Internet de l'AFPM

Il est rappelé sur cette page que la décision d'atterrir reste de la responsabilité du commandant de bord.

L'altisurface de Mens était référencée en vert (voir Figure 6). Des remarques de sécurité émanant de pilotes et datant pour les plus récentes de mai 2023, soulignaient la hauteur importante de l'herbe sur la piste (voir Figure 7).

● Ouvert

**Infos opérationnelles nécessitant une attention particulière**

Date	Type	Texte	Lien
2024-08-21	Terrain	Bonjour, La Marine Nationale nous informe d'un entraînement sur le terrain de Mens demain jeudi 22/08 entre 18:00 et 18:30. Merci d'éviter le terrain (helico lourd) Bons vols à tous !	<a href="#">🔗</a>
2024-04-07	Terrain	Pas de marche à air	-
2023-05-19	Terrain	L'herbe est très haute	-
2023-04-29	Terrain	Caillouteux sur la fin	<a href="#">🔗</a>
2021-05-29	Terrain	Herbe: voir photos	<a href="#">🔗</a>
2019-01-20	Terrain	Manche à air HS	-
2013-08-05	Environnement	le nombre d'ATT est limité à 3 !	-

**Infos périmées:**  
vous aurez ainsi une idée des problèmes récurrents

Date	Type	Texte	Lien
2018-01-01	Terrain	Cloture tout autour du TDP	-
2024-07-03	Terrain	suite aux fortes pluies, possibilité d'un terrain gras et détrempé dans le tiers aval du terrain, voir photo. Il y a 2 grosses ornières (confirmées le 04/07/2024)	<a href="#">🔗</a>

Figure 7 : tableau des remarques de sécurité de l'altisurface de Mens (Source : AFPM)

### 3 CONCLUSIONS

*Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.*

#### Scénario

L'instructeur et l'élève pilote avaient prévu d'atterrir sur l'altisurface de Mens au cours d'un vol de familiarisation en montagne. L'instructeur, qui était aux commandes, a réalisé un passage haut à la verticale pour prendre connaissance du vent et d'éventuels obstacles. Il n'a pas réalisé de reconnaissance basse hauteur de la piste et s'est intégré directement en début d'éloignement pour la piste 08.

En finale, à une très faible hauteur, proche du seuil de piste, l'instructeur a considéré que la hauteur de l'herbe compromettrait l'atterrissage et le décollage. Il a décidé de remettre les gaz. Lors de cette manœuvre, l'avion est entré en collision avec la manche à air située dans l'axe de la piste, après l'extrémité de celle-ci.

#### Facteurs contributifs

L'absence de réalisation d'une reconnaissance basse hauteur a pu contribuer à la décision du pilote de commencer l'approche alors que l'état de surface de la piste n'était pas compatible avec un atterrissage en sécurité. Cette reconnaissance aurait probablement permis de compléter les informations disponibles sur le site de l'AFPM, notamment concernant une menace (la hauteur de l'herbe) pour laquelle il est difficile de maintenir une actualisation suffisante de l'information.

L'analyse de risque réalisée par le pilote en lien avec la hauteur de l'herbe l'a amené à remettre les gaz en courte finale, c'est-à-dire à un moment où la poursuite de l'approche et de l'atterrissage sur une altisurface ne devrait plus être remise en question.

#### Enseignements de sécurité

##### Reconnaissance du terrain

Le « Guide de l'instructeur de vol en montagne<sup>8</sup> » indique qu'après la phase de reconnaissance haute (environ 1 000 ft AGL), le pilote « se présente ensuite vers 500ft, soit par descente continue depuis la verticale, soit en descendant vers une trajectoire de reconnaissance basse hauteur qui sera alors réalisée en palier, et vérifiera les informations nécessaires pour prendre une décision (aérogologie, obstacle éventuel...). A la suite de cette vérification, le pilote peut décider de poursuivre vers l'atterrissage ou « chercher la confirmation d'un paramètre précis par la réalisation d'un passage bas, à 100ft-200ft de hauteur. Ce paramètre à confirmer peut-être soit le vent, soit la référence altimétrique pour déterminer l'altitude du circuit, soit l'état de surface (hauteur de l'herbe, humidité, trou sur la piste...). »

##### Approche et atterrissage sur altiport ou altisurface

Lors de la formation montagne, il est enseigné qu'en cas d'interruption de l'approche sur un altiport ou une altisurface, le dégagement se fait le plus souvent latéralement. Néanmoins, au-delà d'un certain point, ce dégagement ne présente plus les mêmes garanties de sécurité et la poursuite de l'approche est préconisée. La détermination de ce point incombe au pilote.

---

<sup>8</sup> Guide de l'instructeur de vol en montagne, François Gibelli, 2024, Éditions Cépaduès.

En pratique, la pente moyenne de montée d'un avion est inférieure à la très grande majorité des pentes rencontrées en environnement montagneux, et notamment des pentes des pistes des altiports et altisurfaces.

Le livre « Navigation aérienne en montagne<sup>9</sup> » décrit l'ensemble des procédures liées au choix du point de décision et à la remise de gaz en montagne.

***Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.***

---

<sup>9</sup> Navigation aérienne en montagne, Comprendre les menaces, éviter les erreurs, François Gibelli, 2<sup>e</sup> éd. nov. 2025, Éditions Cépaduès.