

Accidents survenus en vol montagne à des pilotes qualifiés ou autorisés altiports. Les accidents survenus à des pilotes de plaine en vol dans la montagne ne sont pas retenus ici.

- Nombre d'occurrences retenues 103
 - ↳ Nombre d'accidents 89
 - ↳ Nombre d'incidents 14
 - ↳ Nombre d'accident mortels 3

- 3 accidents mortels (pas de cause identifiées)
 - ↳ Instruction Valloire écart d'axe
 - ↳ Perte contrôle latéral sur glacier
 - ↳ Décrochage en montée initiale

- Pertes de contrôle en latéral
 - ↳ Roues 21
 - ↳ Sur neige 10
- Pertes de contrôle en longitudinal
 - ↳ Roues 10
 - ↳ Sur neige 4
- Atterrissages
 - ↳ Avant piste 8
 - ↳ Durs ou passage en pylône 11

- Problèmes mécaniques ou problèmes techniques liés à l'exploitation montagne 15 (pb sur les trains, pb rupture aile)

- Instruction
 - ➔ Roue 17
 - ➔ Neige 7

- Divers : turbulences derrière hélico, décollage/atterrissage sur neige avec roues, obstacles (chien) au décollage

■ Enseignements :

- ➔ Peu d'accidents mortels pour les pilotes qualifiés/autorisés
- ➔ Problème de pilotage et navigation pour les **pilotes de plaine** (hors étude)
- ➔ Autorisations de site **rapides**
- ➔ Utilisation d'avions complexes ou différents de celui qui a été utilisé pour la formation
- ➔ Identification des **difficultés d'une piste**
 - environnement,
 - faible pente,
 - état de surface
 - longueur de finale...
- ➔ Faible énergie à l'atterrissage, crainte « d'être trop long »

■ Enseignements :

- ➔ Connaissance insuffisante des performances de l'avion
- ➔ Tolérances sur l'état technique des avions (freins, moteur) : ce qui peut paraître mineur en plaine peut avoir de lourdes conséquences en montagne
- ➔ Maîtrise du train classique
- ➔ Expérience récente vs expérience totale

■ Conclusion :

- ➔ Un pilotage plus précis, des exigences plus élevées pour des évolutions dans un milieu plus contraint