

... ne semblent pas avoir subi de dommages, du moins sur les parties visibles. Les câbles de butées sont correctement en place et les fixations des articulations de semblent pas être faussées. Reste le dessous des skis, les semelles... mais quoi, un arrachement de revêtement ?

L'instructeur propose de passer les skis en position haute afin d'avoir accès aux semelles. Pour cela, il sera nécessaire de lever l'aile d'un côté afin de soulager le circuit du vérin hydraulique et faire ainsi remonter l'un des deux skis. Pour cette manœuvre il est glissé sous le ski en question un des coussins de siège afin que la roue ne s'enfonce pas dans la neige.

À 3000 mètres d'altitude, les poumons et le cœur sont vite en surchauffe et la manœuvre prend du temps.

Au bout de longues minutes d'efforts, le ski est enfin bien relevé. L'instructeur glisse aussitôt une main sous la semelle et très vite le verdict tombe implacablement.

La semelle n'est pas endommagée mais des petits blocs de glace stationnent sur le pourtour du puit de roue. C'est donc cette glace qui fait ancrage. Il ne reste plus qu'à gratter le dessous pour les éliminer. Ils se servent de quelques menues monnaies en fond de poche pour gratter. L'opération est répétée pour l'autre ski.

L'avion à nouveau opérationnel, l'instructeur laisse son élève dans la neige et arrive à hisser lentement l'avion vers la bosse d'arrêt initialement prévue.

Le dépannage aura quand même duré une bonne heure et il est temps de rentrer à Courchevel.

Mais pourquoi cette glace sous les skis ?

L'altiport déneigé, subsistent alors quelques flaques d'eau sur la plateforme chauffée par le soleil. Il a suffi que le Piper roule dans l'une de ces petites flaques pour que de l'eau vienne se déposer sur le dessus des skis puis glisse en-dessous, se transforme en gouttes de glace sous les semelles aux températures négatives lors du décollage.

