

Collision avec des arbres par conditions météorologiques défavorables

Aéronef	Hélicoptère Eurocopter SA316B immatriculé F-GPGM
Date et heure	Vendredi 1 ^{er} mars 2013 à 12 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Châtonnay (38)
Conséquences et dommages	Pilote décédé, hélicoptère détruit

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, seul à bord, décolle de l'aérodrome d'Avignon (84) pour convoier son hélicoptère sur l'aérodrome de Chambley (54) où est programmée une visite de 400 heures.

L'épave et le pilote sont retrouvés le lendemain matin dans un étang à 12 km au nord-ouest de l'aérodrome de Grenoble Isère (38).

La trajectoire de l'hélicoptère a pu être partiellement reconstituée grâce aux enregistrements des radars environnants. Elle montre que l'hélicoptère a transité du sud vers le nord dans la partie ouest de la CTR D de Grenoble. La trajectoire est erratique et comprend notamment deux 360° dont le dernier est effectué juste avant le lieu de l'accident. L'hélicoptère évoluait à basse hauteur avec une vitesse faible.

Les conditions météorologiques qui prévalaient sur le secteur à l'heure de l'accident ne permettaient pas un vol dans des conditions VMC.

Un témoin qui habite à 4 km au sud du site de l'accident, indique avoir vu passer l'hélicoptère à une hauteur évaluée entre 10 et 15 m au-dessus du sol et disparaître de sa vue en moins de 3 secondes à cause du brouillard. Il précise qu'un brouillard épais cachait la colline au nord de sa maison et que la visibilité horizontale était inférieure à 40 m.

Le site de l'accident est un plateau forestier où se trouvent beaucoup d'étangs. L'examen du site montre que l'hélicoptère a heurté la canopée des arbres bordant l'étang avant de s'écraser. La trouée laissée dans la végétation est orientée au 018° et montre que l'hélicoptère volait en ligne droite et en descente.

De nombreux indices montrent que l'hélicoptère a heurté la végétation avec une forte énergie, que les rotors tournaient nominalement et que le moteur délivrait la puissance nécessaire au vol.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence d'anomalie technique.

Le pilote détenteur d'une licence PPL(H) totalisait 217 heures de vol dont 54 sur type et n'était pas qualifié pour le vol aux instruments.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote de poursuivre un vol VFR alors que les conditions météorologiques ne le permettaient pas.

Un excès de confiance associé à une forte détermination à arriver à destination ont pu contribuer à l'accident.