

*Accident
survenu le 27 novembre 2000
au lieu-dit Chefao
(Nouvelle-Calédonie)
à l'hélicoptère AS 350 B2
immatriculé F-ODYP*

Rapport préliminaire
f-yp001127p

A V E R T I S S E M E N T

Le présent document a été établi sur la base des premiers éléments obtenus sur les circonstances de l'accident, sans analyse à ce stade. L'enquête est en cours. Certains points peuvent donc encore évoluer. Ce n'est qu'à l'issue des travaux entrepris qu'il sera possible d'établir un rapport complet sur les circonstances et les causes de cet accident. Rien dans la présentation du rapport préliminaire ou dans les points qui y sont abordés ne peut être interprété comme une indication sur les orientations ou a fortiori les conclusions de l'enquête.

Conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, à la Directive 94/56/CE et à la Loi n° 99-243 du 29 mars 1999, l'enquête technique n'est pas conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents ou incidents.

Table des matières

A V E R T I S S E M E N T	2
GLOSSAIRE.....	4
SYNOPSIS.....	5
ORGANISATION DE L'ENQUETE.....	6
1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE.....	7
1.1 Déroulement du vol.....	7
1.2 Tués et blessés.....	8
1.3 Dommages à l'aéronef	8
1.4 Autres dommages.....	8
1.5 Renseignements sur le personnel	8
1.6 Renseignements sur l'aéronef	9
1.6.1 Cellule	9
1.6.2 Moteur.....	9
1.6.3 Nombre de passagers transportables	9
1.6.4 Equipements.....	10
1.6.5 Limitations	10
1.7 Conditions météorologiques.....	10
1.7.1 Prévisions et observations météorologiques pour la période du vol.....	10
1.7.2 Information météorologique fournie au pilote.....	11
1.9 Télécommunications.....	11
1.9.1 Communications VHF.....	11
1.9.2 Communications téléphoniques	11
1.9.3 Données radar.....	11
1.11 Enregistreurs de bord	11
1.12 Renseignements sur l'épave et sur l'impact.....	11
1.12.1 Site de l'accident	11
1.12.2 Le moteur	12
1.12.3 Ensemble de la transmission principale	12
1.12.4 Poutre de queue et rotor anti-couple	13
1.12.5 Autres éléments	13
1.14 Incendie	13
1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion.....	13
1.17.1 Renseignements sur l'exploitant (SMSP)	13
1.17.2 Renseignements sur l'atelier d'entretien (Hélicocéan).....	14
1.18 Renseignements supplémentaires.....	14
LISTE DES ANNEXES.....	15

N.B.: La numérotation des chapitres est conforme au modèle fourni dans l'Annexe 13 à la Convention de Chicago. En conséquence, certains chapitres ne sont pas traités à ce stade de l'enquête.

Glossaire

BTP	Boîte de transmission principale
CEMPN	Centre d'Expertise Médicale des Personnels Navigants
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
ft	Pied(s)
GPS	Système de positionnement par satellite
IFR	Règles de vol aux instruments
JAR	Joint Airworthiness Requirements
kt	Noeuds
PPA	Pilote Professionnel Avion
PPH	Pilote Professionnel Hélicoptère
QNH	Calage altimétrique requis pour lire au sol l'altitude de l'aérodrome
SEAC	Service d'Etat de l'Aviation Civile
SEP	Single Engine Piston
SMSP	Société Minière du Sud Pacifique
TAF	Prévision d'atterrissage
UTC	Temps universel coordonné
VFR	Règles de vol à vue

SYNOPSIS

Date de l'accident

Le lundi 27 novembre 2000
Heure estimée à 21 h 49¹
(soit en date et heure locale :
le mardi 28 novembre 2000
vers 08 h 49)

Lieu de l'accident

Lieu-dit Chefao
Nouvelle-Calédonie

Nature du vol

Aviation générale

Déplacement de Nouméa-Magenta
aux Mines de Nakéty

Aéronef

Hélicoptère Eurocopter
AS 350 B2 Ecureuil

Propriétaire

Société Minière du Sud Pacifique
(SMSP)

Exploitant

Société Minière du Sud Pacifique
(SMSP)

Personnes à bord

1 pilote
6 passagers

Résumé :

L'hélicoptère F-ODYP décolle de l'aérodrome de Nouméa-Magenta à 21 h 26 avec sept personnes à bord à destination des Mines de Nakéty (commune de Canala). Le dernier contact radio entre le pilote et la tour de contrôle de Nouméa-La Tontouta a lieu à 21 h 44. L'épave de l'hélicoptère est retrouvée vers 02 h 00 dans une zone montagneuse.

	Personnes			Matériel	Tiers
	Tué(s)	Blessé(s)	Indemne(s)		
Equipage	1	-	-	Détruit	
Passagers	6	-	-		

¹ Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC).

ORGANISATION DE L'ENQUETE

Le BEA a été avisé de l'accident par message RSFTA daté du 28 novembre 2000 à 02 h 35. Deux enquêteurs techniques, accompagnés de deux conseillers d'Eurocopter et de Turboméca, se sont rendus en Nouvelle-Calédonie. A leur arrivée, ils se sont coordonnés avec l'enquêteur de première information et avec les autorités responsables de l'enquête judiciaire.

Les travaux suivants ont été effectués :

- examen du site et de l'épave,
- écoute des enregistrements des télécommunications,
- recueil des informations disponibles concernant le pilote, l'aéronef, les conditions météorologiques, l'exploitation de l'hélicoptère et la circulation aérienne,
- entretiens avec différentes personnes.

Une tentative de reconstitution de la trajectoire finale a été réalisée avec le concours d'un hélicoptère de la Gendarmerie, en présence de témoins de l'accident.

Des prélèvements d'huile et de carburant ont été effectués sur l'épave pour analyse.

L'ensemble des opérations effectuées sur le site ainsi que sur les éléments de l'hélicoptère l'ont été en coordination avec les responsables de l'enquête judiciaire, dans le respect des procédures de cette enquête. Les éléments de l'hélicoptère sont sous le contrôle de l'autorité judiciaire.

L'enquête technique se poursuit notamment autour des axes de travail suivants :

- étude et analyse des témoignages recueillis,
- reconstitution de la trajectoire finale de l'appareil,
- examens techniques,
- établissement du devis de masse et centrage de l'appareil.

1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol

L'hélicoptère F-ODYP décolle de l'aérodrome de Nouméa-Magenta à 21 h 26 avec sept personnes à bord à destination des Mines de Nakéty (commune de Canala) où doivent se tenir des réunions, en particulier une réunion de conseil d'administration d'une société affiliée à la SMSP. Le vol est entrepris en VFR sans plan de vol (Cf. annexe 1). Parmi les passagers se trouvent le Président-Directeur Général de la SMSP, trois de ses proches collaborateurs et deux personnes travaillant pour une société partenaire. Après l'atterrissage à Nakéty, le vol devait se poursuivre à destination de Koné.

Lors du premier contact avec la tour de contrôle de Magenta, après la mise en route, le pilote se signale prêt au décollage pour sortir au point Echo à 1 000 pieds initialement.

A 21 h 30, le pilote quitte la fréquence en « *sortie Echo* ».

A 21 h 31, il contacte la tour de contrôle de Nouméa-La Tontouta (aéroport international). Il signale qu'il « *passé Echo 1 000 pieds* » « *pour un report verticale et ensuite travers Zoulou vers Nakéty* ». Le contrôleur de La Tontouta informe le pilote qu'un hélicoptère militaire de type AS 355 Fennec, alors en vol, n'arrive pas à passer la chaîne montagneuse.

Le contrôleur demande au pilote du Fennec s'il peut renseigner le pilote du F-ODYP directement sur la fréquence. Le pilote du Fennec indique qu'il n'y a pas de possibilité de passer par la vallée de Thio et que « *c'est bouché pratiquement 1 000 pieds sur les petits reliefs* ». Le Fennec fait demi-tour vers La Tontouta.

Le pilote du F-ODYP indique qu'il « *verra si ça passe sur Zoulou* » et qu'il « *avisera* » dans le cas contraire.

A 21 h 37, le pilote se signale au point Novembre.

Le dernier contact radio du F-ODYP a lieu à 21 h 44. Le pilote se signale « *travers Zoulou* ». Il indique qu'il a « *trouvé un trou pour passer* », qu'il « *verra si ça continue un peu plus loin* » et qu'il rappellera. A 21 h 57, le contrôleur essaye de contacter l'hélicoptère mais n'a pas de réponse. L'heure estimée d'arrivée de l'appareil à Nakéty se situe autour de 22 h 15. N'ayant toujours pas de contact avec le pilote, le contrôleur effectue une série d'appels téléphoniques afin de savoir si l'hélicoptère est arrivé à destination.

L'organisme de la circulation aérienne déclenche les phases d'urgence : le message ALERFA est envoyé à 23 h 24 et le message DETRESFA à 23 h 53. Grâce aux indications d'un témoin, l'épave est retrouvée vers 02 h 00, dans une zone boisée montagneuse, au lieu-dit Chefao.

1.2 Tués et blessés

	Personnes		
	Tué(s)	Blessé(s)	Indemne(s)
Equipage	1	-	-
Passagers	6	-	-

1.3 Dommages à l'aéronef

L'hélicoptère est entièrement détruit.

1.4 Autres dommages

Aucun.

1.5 Renseignements sur le personnel

Pilote

- Homme, 46 ans
- Titulaire de la licence PPH n° 2138 délivrée le 7 février 1985, en état de validité jusqu'au 30 novembre 2000 (visite médicale effectuée le 11 avril 2000 au CEMPN de Nouvelle-Calédonie)
- Qualification de type AS 350 obtenue le 11 juillet 1991
- Qualification vol de nuit en hélicoptère obtenue le 11 avril 1991
- Employé en qualité de pilote professionnel par la SMSP depuis le 4 novembre 1991

Avant d'être employé par la SMSP, le pilote servait dans l'Aviation Légère de l'Armée de Terre.

Le registre concernant le pilote fait apparaître la délivrance :

- d'une licence PPA (n° 11997), le 9 janvier 1989
- d'une qualification de classe SEP (en état de validité)
- d'une qualification IFR avion bimoteur professionnel, le 24 avril 1990

Son expérience du vol en hélicoptère comprenait :

- 6 173 heures de vol au total
- 81 heures de vol dans les trois mois précédents, toutes sur type
- 27 heures de vol dans le mois précédent, toutes sur type
- 404 heures de vol de nuit.

1.6 Renseignements sur l'aéronef

1.6.1 Cellule

- Constructeur : Eurocopter
- Type : AS 350 B2 (Ecureuil monoturbiné)
- Numéro de série : 2303
- Date de fabrication : janvier 1989
- Certificat de navigabilité individuel n° 248732 délivré le 28 octobre 1999, en état de validité jusqu'au 21 octobre 2002 (dernière visite de renouvellement le 25 octobre 1999)
- Utilisation depuis construction : 3 655,5 heures / 12 640 cycles
- Utilisation depuis la dernière grande visite : 355,4 heures
- Dernière grande visite effectuée par la société Hélicocéan du 1^{er} janvier 1999 au 20 octobre 1999

Remarque : l'hélicoptère a été transformé du modèle B1 au modèle B2 lors de la dernière grande visite, suivant les instructions du bulletin service n° 01.00.26 (édition 2 – révision 2). Cette transformation comprend entre autres le remplacement du moteur Arriel 1D par un moteur Arriel 1D1.

1.6.2 Moteur

- Constructeur : Turboméca
- Type : Arriel 1D1
- Numéro de série : 9686
- Utilisation depuis construction : 3 554,4 heures / 7 469,1 cycles
- Utilisation depuis la dernière révision générale : 355,4 heures / 581,2 cycles
- Dernière révision générale effectuée par Turboméca (France) entre le 9 mars 1999 et le 2 juillet 1999

L'hélicoptère a été arrêté le 17 janvier 2000 après constatation d'une surchauffe du moteur au démarrage. Le moteur a été envoyé pour examen et réparation à Turboméca (Australie), qui a terminé les travaux le 24 février 2000.

1.6.3 Nombre de passagers transportables

L'hélicoptère était équipé d'une banquette biplace montée à la place du siège copilote permettant le transport de deux passagers à l'avant et donc de six passagers au total. Cette installation est conforme au manuel de vol de l'hélicoptère ; d'après le supplément applicable (SUP.21.P1), l'installation requiert :

- que les commandes en place gauche soient déposées,
- que la masse totale des deux passagers sur la banquette avant n'excède pas 154 kg,
- que la masse et le centrage à vide soient modifiés.

1.6.4 Equipements

L'hélicoptère était équipé d'une radiosonde altimétrique, installée en octobre 2000. Il n'était pas équipé de GPS.

1.6.5 Limitations

La masse maximale de structure de l'hélicoptère est de 2250 kg. Le devis de masse et centrage reste à établir.

1.7 Conditions météorologiques

1.7.1 Prévisions et observations météorologiques pour la période du vol

La situation générale était caractérisée par une ligne de convergence s'enroulant, des Iles Loyauté au sud-est des Iles Salomon, autour d'un minimum dépressionnaire à 1 004 hPa, situé sur le Vanuatu. La zone pluvio-orageuse associée affectait toute la Nouvelle-Calédonie dans un flux de sud-est de l'ordre de 15 kt.

Les prévisions ainsi que les observations météorologiques faisaient état, pour la période du vol, d'un ciel couvert avec des averses intermittentes localisées et un vent de secteur sud-est.

Le 28 novembre 2000, entre 21 et 22 heures, les observations des stations météorologiques des aérodromes de Magenta et de la Tontouta étaient les suivantes :

Pour Magenta :

Heure UTC	Vent (kt)	Visibilité (mètres)	Nébulosité		
21 h	130°/10	15 000	1/8 400 m	4/8 750 m	8/8 3 000 m
22 h	120°/12	20 000	2/8 700 m	3/8 1 200 m	8/8 3 000 m

Pour La Tontouta :

Heure UTC	Vent (kt)	Visibilité (mètres)	Nébulosité		
21 h	160°/15	6 000	2/8 200 m	3/8 400 m	8/8 3 600 m
22 h	160°/13	15 000	1/8 200 m	2/8 400 m	8/8 3 600 m

1.7.2 Information météorologique fournie au pilote

Le pilote s'était rendu à la station météorologique de l'aérodrome de Magenta avant le vol. Il s'était entretenu avec l'observateur météorologiste. Un bulletin aéronautique, comprenant des prévisions générales et des observations ainsi que les messages TAF de La Tontouta, lui avait été remis.

1.9 Télécommunications

1.9.1 Communications VHF

L'annexe 6 présente une transcription préliminaire des communications du F-ODYP avec les tours de contrôle de Magenta et de La Tontouta ainsi que de certaines communications du Fennec avec la tour de contrôle de La Tontouta.

1.9.2 Communications téléphoniques

L'annexe 7 présente une transcription préliminaire des communications en rapport avec le F-ODYP entre les contrôleurs de Magenta et de La Tontouta.

1.9.3 Données radar

Aucune donnée radar n'est disponible pour l'enquête en raison de l'absence d'installation radar en Nouvelle-Calédonie.

1.11 Enregistreurs de bord

L'hélicoptère n'était pas muni d'enregistreur de bord. La réglementation ne l'impose pas.

1.12 Renseignements sur l'épave et sur l'impact

1.12.1 Site de l'accident

L'accident s'est produit dans une région montagneuse très escarpée et très boisée. L'utilisation d'un hélicoptère équipé d'un treuil a été nécessaire pour accéder au site. La zone de répartition des débris est en dévers, avec une pente de l'ordre de 40%. L'axe principal de répartition des débris est orienté au nord magnétique (soit au 013 vrai).

Le croquis constituant l'annexe 3 décrit la répartition des débris de l'épave.

Le premier impact observé se situe en contrebas d'une ligne de crête située à une altitude d'environ cinq cents mètres. L'impact observé se situe sur un arbre (arbre A sur le croquis) d'une quinzaine de mètres de hauteur, qui est étêté et dont les branches sont presque toutes sectionnées ou arrachées. De nombreux débris sont répartis au pied de cet arbre et sur un axe est/ouest ; il s'agit notamment de débris provenant du revêtement et de la garniture en mousse des pales principales ainsi que de débris provenant de la verrière.

A une vingtaine de mètres en contrebas, des impacts sont visibles sur deux arbres (arbres B et C). Une des branches maîtresses de l'arbre B est arrachée. L'arbre C (acajou), d'un diamètre d'environ soixante centimètres, est sectionné et fendu sur un mètre dans le sens de la hauteur. L'ensemble de sa ramure ainsi qu'une partie de son tronc sont arrachés et se trouvent plusieurs mètres en contrebas. Le tronc est sectionné à la base et légèrement incliné.

Encore une quinzaine de mètres en contrebas, un impact est visible sur un quatrième arbre (arbre D), dont le feuillage supérieur est légèrement brûlé. Un faisceau de câbles électriques est enroulé autour du tronc à environ quatre mètres du sol. Deux mètres au-dessus des câbles, au niveau d'une fourche de l'arbre, la casquette de la planche de bord est enroulée, déformée et brûlée.

L'ensemble formé par la boîte de transmission principale, le moyeu rotor principal et le rotor principal se trouve à proximité de l'arbre D, imbriqué au milieu de branches et de feuilles.

La cellule est regroupée à environ sept mètres en contrebas de l'arbre D, au pied d'un cinquième arbre (arbre E). Elle a brûlé. La batterie se trouve à proximité. Le moteur est situé à quelques mètres à droite de cet amas. De nombreux instruments de bord se trouvent dans cette zone ainsi que les boîtiers radio qui sont séparés de la cellule.

1.12.2 Le moteur

Le moteur avec ses canalisations d'huile est désolidarisé de la structure. Les cinq modules du moteur ainsi que la roue libre sont liés mécaniquement. Le compresseur axial est fortement endommagé, ses aubes sont détruites sur le tiers de leur longueur. Le cône d'entrée d'air du compresseur axial est profondément endommagé dans sa partie la plus large. Le régulateur du moteur se trouve à environ cinq mètres en contrebas.

1.12.3 Ensemble de la transmission principale

Boîte de transmission principale (BTP) et fixations :

Le carter de fond de boîte de la BTP est en partie rompu au niveau d'une des fixations de la traverse. Les quatre barres de fixation et les rivets de fixation des ferrures de la traverse inférieure sur la structure sont rompus.

Moyeu rotor principal (MRP) :

Les plateaux cycliques et les compas sont entiers. Les biellettes de commande de pas ainsi que les servocommandes sont rompues ou très endommagées. Les bras de l'étoile (« starflex ») sont rompus. Le manchon de la pale rouge est totalement détruit. Les butées sphériques des trois pales sont en place.

Pales :

Les pales rouge et jaune du rotor principal sont cassées respectivement à plus d'un mètre de leur extrémité. Une partie rompue de la pale rouge n'a pas été retrouvée sur le site de l'accident. La pale bleue est en partie brûlée, son longeron est entier, de même que les éléments du bord d'attaque qui ne présentent pas de déformations.

1.12.4 Poutre de queue et rotor anti-couple

La poutre de queue est détruite et partiellement brûlée. Le rotor anti-couple est entier. Il est lié à la boîte de transmission arrière. Ses pales ne présentent pas de trace d'impact sur leur bord d'attaque. Une des deux pales est rompue au niveau du pied de pale. Le système de commande de pas du rotor anti-couple est entier.

1.12.5 Autres éléments

La chaîne cinématique du rotor principal jusqu'au rotor anti-couple ne présente pas de discontinuité. L'état de l'épave n'a pas permis de reconstituer la chaîne des commandes de vol. L'état de destruction des instruments de bord n'a pas permis d'en effectuer la lecture.

1.14 Incendie

Une partie de la cellule a brûlé. Le feu ne s'est pas propagé.

1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion

1.17.1 Renseignements sur l'exploitant (SMSP)

La Société Minière du Sud Pacifique, société comptant quatre cents employés, était propriétaire de l'hélicoptère F-ODYP qu'elle utilisait en compte propre. Le pilote du F-ODYP était le seul pilote de la SMSP.

Le 11 février 1993, un avion Piper 32 Cherokee, dont la SMSP était propriétaire et utilisatrice, s'était écrasé sur le versant d'une vallée.

1.17.2 Renseignements sur l'atelier d'entretien (Hélicocéan)

La société Hélicocéan est une entreprise de transport public en hélicoptère. Elle dispose d'un atelier d'entretien intégré. L'atelier d'entretien est titulaire de l'agrément JAR 145 n° F-044. Il est constitué d'un directeur technique, d'un chef d'atelier, de trois techniciens et de trois aides-techniciens.

1.18 Renseignements supplémentaires

Témoignages

Des indications ont été fournies par une personne qui, au moment des faits, chassait à cheval au lieu-dit Ouara, situé à environ cinq kilomètres au nord du site de l'accident, de l'autre côté de la ligne de crête, à une altitude d'environ 515 mètres. Cette personne a entendu un bruit qui ressemblait au bruit d'un hélicoptère qui passait dans le sens Thio-Bouloupari. Peu après, elle a entendu un bruit plus fort. Le brouillard était épais à ce moment mais un coup de vent lui a permis de voir une fumée noire qui montait. Sa montre indiquait 08 h 49. Le ciel était partiellement nuageux des deux côtés de la ligne de crête.

Un autre témoignage a été fourni par deux adolescents qui se trouvaient, au moment des faits, à environ 1,5 kilomètres au nord du site de l'accident, de l'autre côté de la ligne de crête, à un point situé à une altitude d'environ 300 mètres. Ils ont indiqué avoir vu l'hélicoptère passer en direction du nord au-dessus de la ligne de crête puis se mettre en virage par la droite tout en descendant. Ils ont observé une fumée noire et bleue derrière le rotor principal. L'hélicoptère a ensuite disparu de l'autre côté de la ligne de crête et ils ont entendu une explosion. Ils se sont rendus en direction de l'endroit d'où provenait l'explosion et y ont découvert l'épave. En outre, ils ont indiqué qu'ils ont observé l'hélicoptère en ciel clair au moment du premier passage de la ligne de crête et qu'il y avait une couche nuageuse et pluvieuse plus au nord.

Liste des annexes

ANNEXE 1

Positions estimées avec heures de passage annoncées.

ANNEXE 2

Site de l'accident.

ANNEXE 3

Répartition des débris.

ANNEXE 4

Photographies.

ANNEXE 5

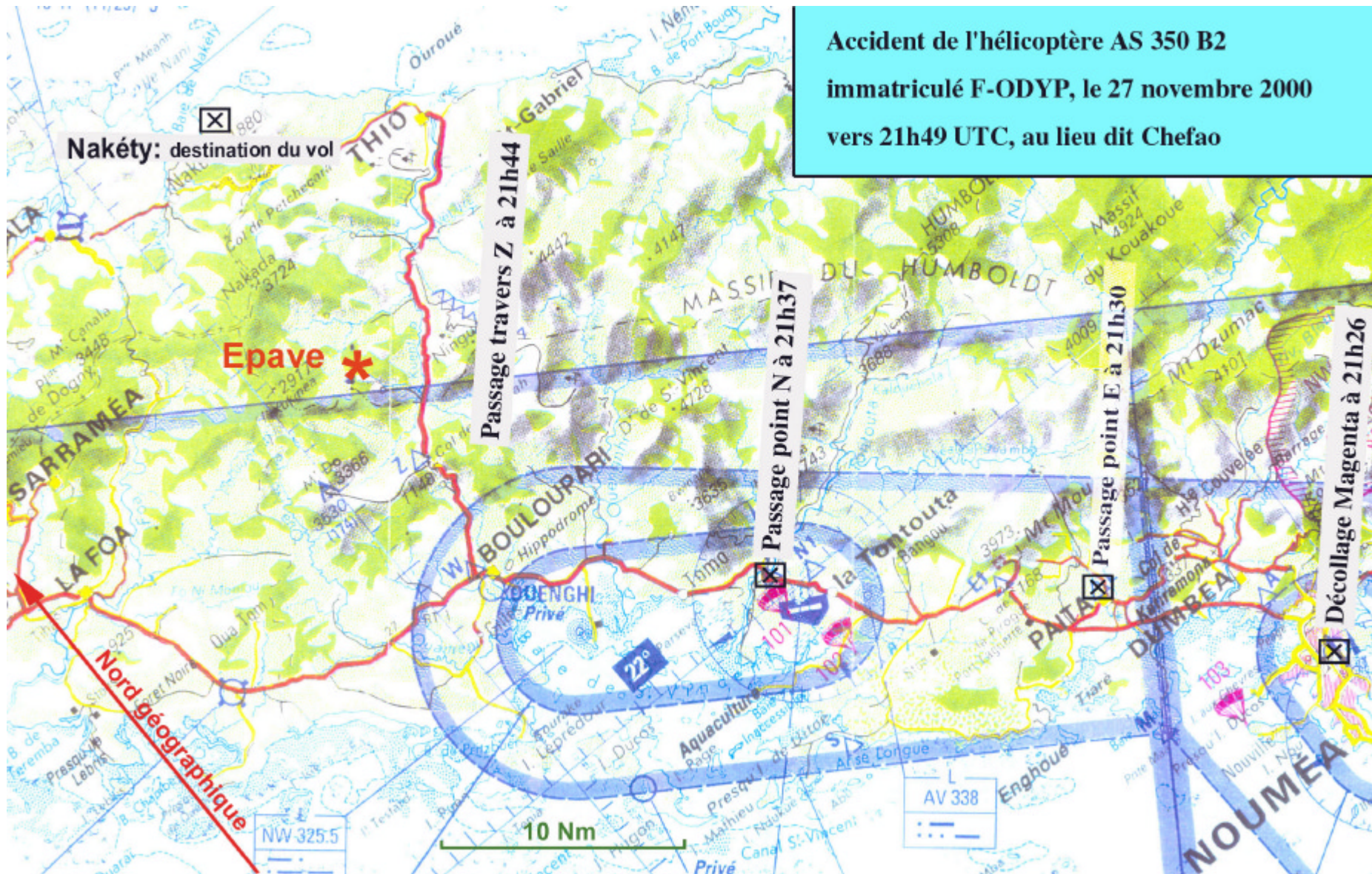
Dimensions principales de l'hélicoptère.

ANNEXE 6

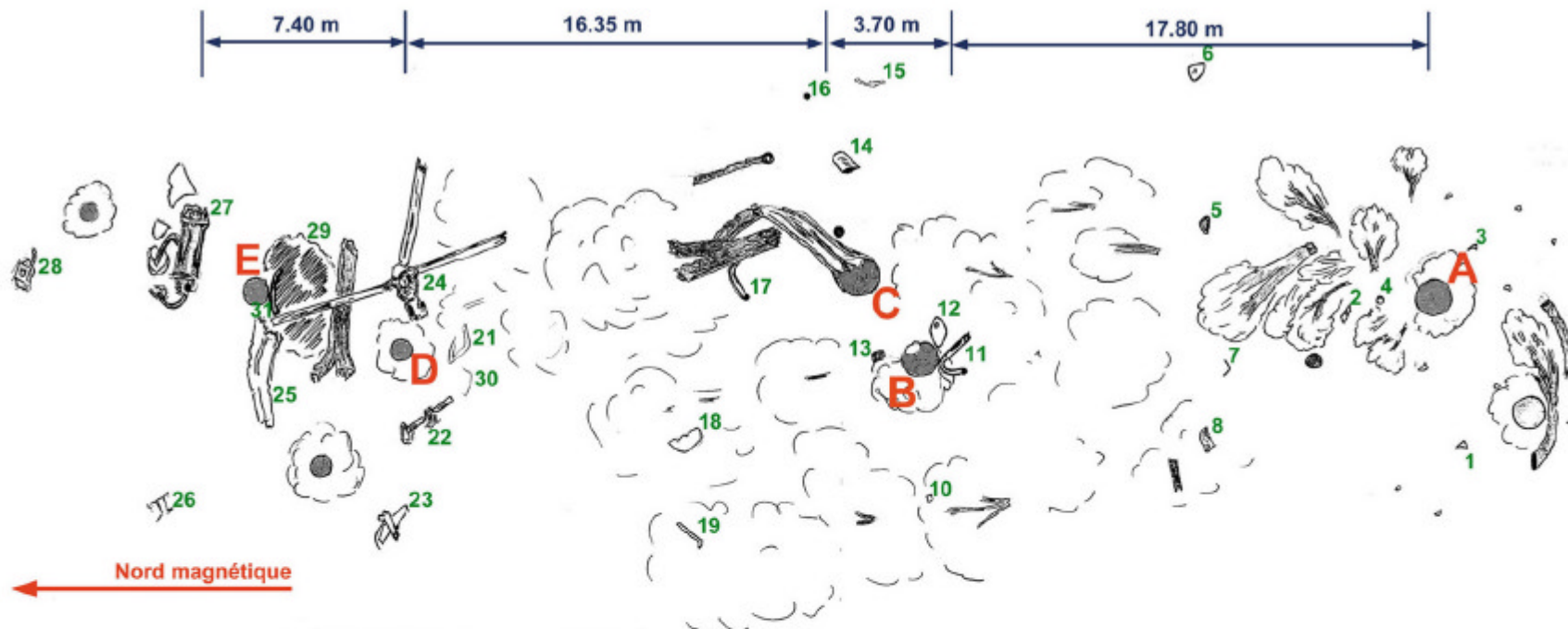
Transcription préliminaire des communications VHF enregistrées par les tours de contrôle de Magenta et de La Tontouta.

ANNEXE 7

Transcription préliminaire des communications téléphoniques entre les contrôleurs de Magenta et de La Tontouta en rapport avec l'hélicoptère F-ODYP.





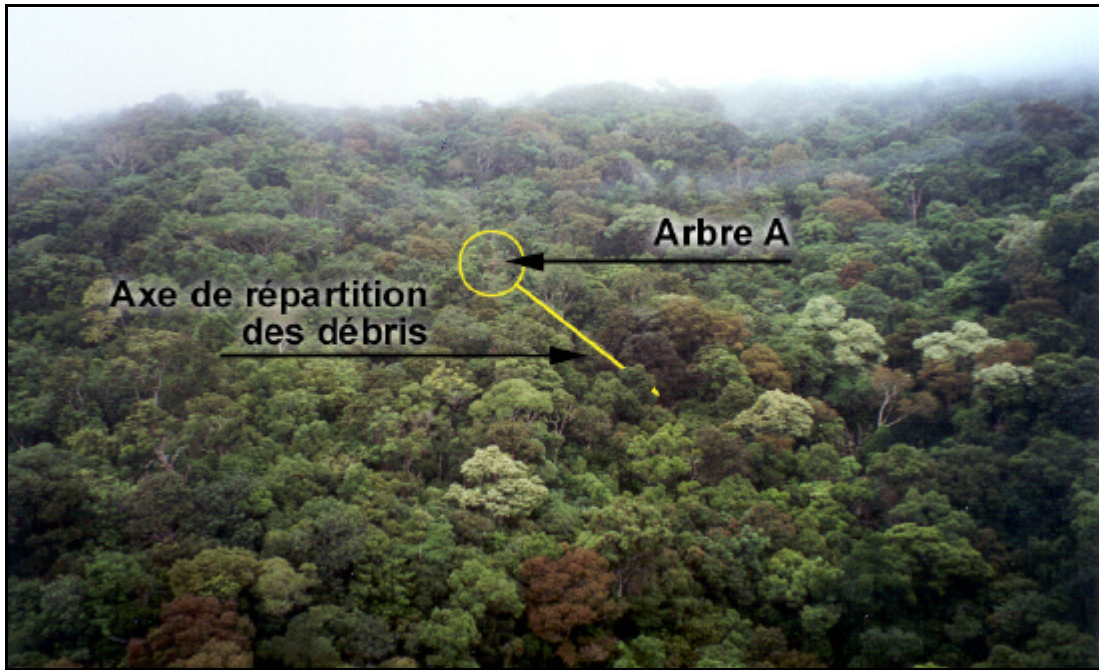


A	Premier arbre
B	Deuxième arbre
C	Troisième arbre
D	Quatrième arbre
E	Cinquième arbre

1	Débris de matériaux composite provenant des pales du rotor principal
2	Débris matériau composite provenant des pales du rotor principal
3	Débris matériau composite provenant des pales du rotor principal
4	Débris de plexiglas verrière inférieure droite
5	Joint verrière
6	Verrière
7	Bras d'essuie glace pilote
8	Partie du carénage inférieur coté pilote
9	Morceau de pale
10	Carte électronique

11	Partie de patin
12	Plexiglass verrière supérieure droite avec thermomètre
13	Bloc aérateur
14	Partie du plan fixe horizontal
15	Montant central de verrière et indicateur de dérapage
16	Ampoule du feu de navigation arrière
17	Partie de patin
18	Partie inférieure du toit avec extincteur
19	Partie rail porte gauche
20	Elément capot arrière

21	Porte du cockpit
22	Rotor anti-couple et porte cockpit
23	Extrémité poutre de queue et dérive
24	Rotor et pales principales
25	Carénage avant poutre de queue
26	Palonnier avec partie fixation
27	Turbine
28	Régulateur
29	Cellule calcinée et cloison pare feu
30	Facade intérieure poste de pilotage
31	Partie de patin



Vues aériennes du site de l'épave



Rotor principal



Starflex



Moteur



Exemple d'installation de banquette biplace

Communications VHF enregistrées par les tours de contrôle de Magenta et de La Tontouta

Transcription préliminaire établie au 19/12/00

STATION EMETTRICE	HEURE UTC	COMMUNICATIONS
Yankee Papa	21 h 24 min 43 s	Magenta bonjour le Yankee Papa
Magenta		Yankee Papa Magenta bonjour
Yankee Papa		J'ai mis en route avec l'info Delta je suis paré au décollage pour sortir Echo <u>1000</u> pieds initialement
Magenta		(*)Yankee Papa
Yankee Papa		C'est Koné via Nakéty
Magenta		Reçu Yankee Papa pour la <u>17</u> avancez jusqu'au point d'arrêt Whisky <u>2 1009</u> le QNH
Yankee Papa	25 min 20 s	Whisky <u>2</u> avec <u>1009</u>
Magenta	21 h 25 min 37 s	Yankee Papa autorisé alignement et décollage en <u>17 120</u> degrés <u>14</u> nœuds et surveillez un A T R en intégration vent arrière
Yankee Papa	25 min 51 s	Oui bien pris le trafic Yankee Papa
Magenta	21 h 26 min 15 s	Yankee Papa vous pouvez couper l'axe au Nord dans la foulée
Yankee Papa	26 min 24 s	Yankee Papa
Yankee Papa	21 h 30 min 14 s	Magenta le Yankee Papa en sortie Echo bonne journée
Magenta	30 min 25 s	Merci Yankee Papa Tontouta <u>118</u> unité
Yankee Papa	21 h 31 min 14 s	Touta bonjour le Yankee Papa
Tontouta	31 min 17 s	Yankee Papa bonjour
Yankee Papa	31 min 18 s	Je passe Echo <u>1000</u> pieds ce sera pour un report verticale et ensuite travers Zoulou vers Nakéty
Tontouta	31 min 28 s	Pour un report verticale reçu Yankee Papa autorisé pour un report vertical à <u>1009</u> et je vous signale un Fennec qui essaye de passer la chaîne et qui arrive pas pour l'instant
Yankee Papa	31 min 41 s	Il est par la vallée de Thio ?
Tontouta	31 min 44 s	Ben il a ben il va vous dire ça euh Cotam <u>11 68</u> vous pouvez renseigner l'Ecureuil Yankee Papa ?
Cotam <u>11 68</u>	31 min 51 s	<u>11 68</u> on a essayé il n'y a aucune possibilité de passer par la vallée de Thio c'est complètement bouché hein c'est bouché à pratiquement <u>1000</u> pieds sur les petits reliefs
Yankee Papa	32 min 02 s	Oui le Yankee Papa j'ai j'ai reçu hein donc je verrai si ça passe sur Zoulou sinon on avisera
Tontouta	21 h 32 min 26 s	Yankee Papa donc j'ai reçu vous rappelez initialement vertical et vous nous tiendrez informé
Yankee Papa	32 min 31 s	Yankee Papa
Tontouta	32 min 33 s	Pour Yankee Papa Cotam <u>11 68</u> donc vous confirmez les intentions
Cotam <u>11 68</u>	32 min 37 s	<u>11 68</u> donc c'est un retour vers l'ETOM

Tontouta	32 min 41 s	Le retour vers Tontouta hein c'est correct
Cotam <u>11 68</u>	32 min 45 s	Oui c'est correct pour <u>11 68</u>
Tontouta	32 min 48 s	Reçu rappelez en finale pour la piste <u>11 140</u> degrés <u>16</u> à <u>22</u> nœuds et donc le Yankee Papa doit rappeler <u>1000</u> pieds verticale normalement
Cotam <u>11 68</u>	32 min 58 s	D'accord on rappelle finale piste <u>11</u> pour Cotam <u>11 68</u>
Tontouta	33 min 03 s	Et donc Yankee Papa correction vous faites un transit nord cause trafic et en plus je vais avoir le décollage d'un Gardian
Yankee Papa	33 min 10 s	Oui par le nord Yankee Papa
Cotam <u>11 68</u>	33 min 13 s	Donc Cotam <u>11 68</u> j'ai dégagé l'axe
Tontouta	33 min 16 s	(*) reçu hein pour l'instant on est largement au nord de l'axe
Cotam <u>11 68</u>	33 min 24 s	Okay rappelez en finale pour la <u>11</u>
Tontouta	33 min 38 s	(*) pour la finale <u>11 68</u>
Yankee Papa	21 h 37 min 04 s	Touta le Yankee Papa je passe Novembre et je vous rappelle travers Zoulou sur <u>119 7</u>
Tontouta	37 min 12 s	Reçu Yankee Papa affirme
Tontouta	37 min 17 s	Cotam <u>11 68</u> nouvelle position ?
Cotam <u>11 68</u>	37 min 20 s	<u>11 68</u> on arrive (*) en longue finale pour la <u>11</u>
Tontouta	37 min 30 s	Reçu donc le Yankee Papa vient de passer Novembre en route vers le travers de Zoulou et... vous vous rappelez en courte finale
Cotam <u>11 68</u>	37 min 40 s	Oui on a le visuel sur le Yankee Papa et on rappelle en courte finale Cotam <u>11 68</u>
Tontouta	37 min 45 s	(*) visuel également (*)
Tontouta	38 min 34 s	Cotam <u>11 68</u> vous rentrerez par quelle bretelle
Cotam <u>11 68</u>	38 min 42 s	Euh pour <u>11 68</u> on va prendre la bretelle Tango
Tontouta	38 min 46 s	Tango d'accord merci donc euh le Gardian peut s'avancer au bretelle Golf
Cotam <u>11 68</u>	38 min 52 s	Affirme
Tontouta	38 min 54 s	Merci
Tontouta	39 min 01 s	Et <u>11 68</u> numéro <u>1</u> autorisé atterrissage <u>11 140</u> degrés et <u>17</u> nœuds
Cotam <u>11 68</u>	39 min 07 s	<u>11 68</u>
Yankee Papa	21 h 43 min 57 s	Touta le Yankee Papa là j'arrive là travers Zoulou là j'ai trouvé un trou pour passer je verrai si ça continue un peu plus loin je vous rappelle hein
Tontouta	44 min 08 s	D'accord si c'est bon vous me rappelez la clôture à Nakéty
Yankee Papa	44 min 11 s	D'accord
Tontouta	44 min 13 s	Sur <u>119 7</u> ou <u>128</u> point <u>3</u> si ça passe plus
Yankee Papa	44 min 16 s	Reçu
Tontouta	21 h 57 min 45 s	Yankee Papa pour Touta pour essai radio ?
Fin de transcription		

Communications téléphoniques entre les contrôleurs de Magenta et de La Tontouta en rapport avec l'hélicoptère F-ODYP

Transcription préliminaire établie au 19/12/00

STATION EMETTRICE	HEURE UTC	COMMUNICATIONS
TONTOUTA		oui
MAGENTA	21 h 28 min 18 s	Tu vas avoir le Yankee Papa pour Nakéty par Echo <u>1000</u> pieds à <u>32</u>
TONTOUTA		Echo 1000 pieds à 32 euh tu peux dire au Yankee Papa qui va à Nakéty que le COTAM <u>11 68</u> qui va à Ouvéa il voulait aller à Ouvéa, il a essayé par la vallée de Thio, il n'arrive pas non plus ...
MAGENTA		Tu vas lui dire parce que ... (en même temps que Tontouta)
TONTOUTA		... Thio. Il va réessayer par Thio. Mais sinon il abandonne après
MAGENTA		Mais tu vas lui dire parce qu'il est trop suffisant pour moi
TONTOUTA		Il est trop ?
MAGENTA		Suffisant
TONTOUTA		Le Yankee Papa ?
MAGENTA		Oui
TONTOUTA		Bon envoie le moi alors (rires)
MAGENTA	21 h 29 min 04 s	D'accord
Fin de transcription		