

ACCIDENT

survenu à l'hélicoptère immatriculé F-GJMO

Evénement :	autorotation manquée, heurt d'une pale du rotor principal avec la poutre de queue.
Cause identifiée :	décision de poursuivre l'exercice d'autorotation lors d'une finale non stabilisée.

Conséquences et dommages :	pâle et rotor endommagés, poutre arrière sectionnée.
Aéronef :	hélicoptère Robinson R 22 " Mariner ".
Date et heure :	vendredi 11 mai 2001 à 16 h 00.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Meaux - Esbly (77).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	- pilote, 41 ans, PPH de novembre 1985, ITH de 1988, 5985 heures de vol dont 1500 sur type et 25 dans le dernier mois. - passager, 43 ans, ITH de 1988, 5000 heures de vol dont 800 sur type et 500 en instruction dont 6 dans le dernier mois.
Conditions météorologiques :	vent 130° / 10 kt, CAVOK.

Circonstances

Le pilote et son passager décollent de l'aérodrome de Lognes à destination de l'aérodrome de Meaux pour entreprendre des exercices d'autorotation. A l'issue de son intégration pour utiliser le seuil de la piste 16 droite, le pilote débute les exercices. Il effectue trois autorotations complètes en ligne droite, toutes trop courtes, dont la première nécessite une remise de gaz. Le pilote décide ensuite d'entreprendre une quatrième autorotation depuis la vent arrière rapprochée à une hauteur de sept cents pieds. Le pilote explique qu'il ne peut atteindre le point d'aboutissement. Alors que le nombre de tours rotor se situe dans la " plage verte ", il tire sur le pas collectif pour bénéficier d'un accroissement de portance. Cette action provoque une diminution du nombre de tours rotor. Le pilote décide de poursuivre l'autorotation. Après le flare, l'hélicoptère touche le sol au seuil de piste 16 droite et rebondit de quelques centimètres. L'aéronef, en glissant, pivote de 90° et s'immobilise. Le rotor ayant perdu de son inertie, une pale heurte et coupe la poutre de queue à la hauteur du feu anti-collision.

Le manuel de vol indique que pour réaliser une autorotation, l'approche doit être stabilisée à une hauteur de cinq cents pieds.