

ACCIDENT

survenu à l'hélicoptère immatriculé F-GRPH

Evénement :	décollage en campagne manqué sur un sol détrempé et boueux.
Causes identifiées :	choix d'un site de posé inadapté, réaction inappropriée du pilote, dosage inadapté sur le pas cyclique.

Conséquences et dommages :	aéronef détruit.
Aéronef :	hélicoptère Eurocopter SE 313 "Alouette 2", équipé de patins tubulaires.
Date et heure :	mardi 2 octobre 2001 à 12 h 30.
Exploitant :	société.
Lieu :	Saint-Victor-de-Malcap (30).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 4.
Titres et expérience :	pilote, 59 ans, PPH de 1992, 137 heures de vol, dont 2 sur type et 5 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 160° / 08 kt, turbulence modérée à forte par flux de sud- est et principalement dans la tranche allant du sol à 1000 m, localement sévère sur le relief, brume locale en cours de dissipation, visibilité évoluant entre 4 et 15 km, 2 à 3 octas St, base évoluant entre 150 et 300 m en cours de dissipation par cumulification, 3 à 4 octas SC base vers 320 à 500 m.

Circonstances

Le pilote effectue un voyage d'agrément d'Avignon aux Saintes-Maries-de-la-Mer (13) puis des Saintes-Maries-de-la-Mer à Aubenas (07), avec quatre amis à bord. Sur le deuxième tronçon, atteignant les contreforts des Cévennes, les conditions météorologiques se dégradent. Il décide d'atterrir en campagne. Après avoir reconnu le site choisi, il pose l'appareil sur un chemin de terre. Il lui semble que l'hélicoptère est positionné en porte-à-faux et choisit d'aller atterrir dans une prairie à proximité. Il ne se rend pas compte que l'herbe cache un sol meuble et détrempé. Au contact du sol l'arrière des patins s'enfonce dans la boue. Le pilote réagit vivement en actionnant le pas général dans le but de décoller. En même temps, il pousse le manche du pas cyclique en position avant pour tenter de remettre l'hélicoptère à plat.

L'arrière de l'aéronef quitte le sol brutalement. Surpris, le pilote ramène vivement le manche du pas cyclique en position à cabrer. Le rotor principal touche la poutre de queue et la tuyère, le pilote perd le contrôle de l'appareil qui retombe sur le sol.

L'enquête a montré que toutes les ruptures sont des ruptures en statique, conséquences de l'impact au sol. D'une pale du rotor principal il ne reste que le bord d'attaque. Cette pale est entrée en contact avec la poutre de queue, désolidarisée de la cellule, et avec la tuyère, retrouvée à deux cents mètres du lieu de l'accident.

Dans cet événement, les conditions suivantes ont été réunies pour que le rotor principal touche la poutre de queue et la tuyère :

- une forte assiette négative de la cellule,
- une réaction violente et sans dosage du pilote jusqu'à la butée arrière du pas cyclique.

Le pilote indique qu'il avait pris des renseignements météorologiques pour le trajet Avignon / Saintes-Maries-de-la-Mer. Le jour de l'événement, les services de prévision météorologique étaient en grève. Les jours précédents et le matin du jour de l'événement des pluies abondantes ont été relevées sur la région.