

ACCIDENT

survenu à l'hélicoptère immatriculé F-GEQE

Evénement :	atterrissage dur en exercice d'autorotation.
Causes probables :	non prise en compte de la composante vent arrière, excès de confiance et manque de vigilance du pilote de sécurité envers le pilote candidat.

Conséquences et dommages :	pales et poutre de queue endommagées .
Aéronef :	hélicoptère Bell 206 B.
Date et heure :	samedi 19 octobre 2002 à 12 h 05.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Pau (64).
Nature du vol :	examen en vol en vue de l'obtention de la licence de pilote professionnel hélicoptère.
Personnes à bord :	pilote de sécurité + élève + examinateur.
Titres et expérience :	- pilote de sécurité, 46 ans, PPH de 1983, ITH de 1990, 7838 heures de vol dont 460 sur type et 85 dans les trois mois précédents, 3490 heures de vol en instruction. - élève, 46 ans, 108 heures de vol dont 24 sur type et 7 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 090° / 07 à 11 kt, SCT à 12000 pieds, visibilité supérieure à 10 km, température 16 °C, QNH 1018 hPa.

Circonstances

Le vol constitue l'examen de licence de pilote professionnel pour le pilote candidat avec l'instructeur habituel comme pilote de sécurité et l'examineur en place arrière.

Lors du retour de navigation après un atterrissage à Biarritz, le candidat, après avoir reçu les paramètres, se présente sur l'aérodrome de Pau pour effectuer des exercices d'autorotation avec le moteur réduit, sur une zone en herbe parallèle à la piste 31.

L'équipage indique que lors du deuxième exercice le candidat effectue le flare sans problème. Après un premier soutien à l'aide du pas collectif et une prise d'assiette horizontale, l'hélicoptère s'enfonce brusquement. Le contact à plat avec le sol est dur. Une des deux pales sectionne l'arbre de transmission arrière et une partie de la poutre de queue.

(suite page suivante)

Le pilote de sécurité en place droite (instructeur habituel du candidat) indique que l'élève contrôle insuffisamment l'enfoncement final à l'aide du pas collectif . Il ne peut intervenir en raison de la rapidité de l'événement à proximité du sol et de la position éloignée de ses mains par rapport aux commandes. Il ajoute qu'il faisait confiance au candidat dont il avait assuré toute la formation et qui effectuait son 64^{ème} exercice d'autorotation.

La composante de vent arrière a pu générer un phénomène de vortex expliquant la dégradation de portance du rotor principal après le flare.