

ACCIDENT

survenu à l'hélicoptère immatriculé F-GNYC

Evénement :	collision avec le sol pendant la translation vers l'hélistation.
Causes probables :	gestion inadaptée de la vitesse de translation en effet de sol avec du vent arrière, utilisation en limite de puissance.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : hélicoptère Robinson R 44.

Date et heure : mardi 18 Février à 09 h 00.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Toussus-le-Noble (78).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 56 ans, TTH de 2000, 398 heures de vol, dont 32 heures sur type, 7 h 40 dans les trois mois précédents et 3 h 20 dans les trente jours précédents.

Conditions météorologiques : vent 060°/ 08 kt, CAVOK, température -1,4 °C, point de rosée -8 °C QNH 1026 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle de son point de stationnement (*voir croquis page suivante*) afin de rejoindre l'hélistation et de décoller parallèlement à la piste 07 à destination de Strasbourg. Il explique qu'il translate à une hauteur d'environ deux mètres cinquante. Son déplacement, effectué à une vitesse élevée selon un témoin, comporte une diminution du cap et un passage en vent arrière pour aller se positionner en vol stationnaire et décoller ensuite face au vent.

A environ soixante-dix mètres de l'hélistation, il commence à tirer sur le manche cyclique pour diminuer sa vitesse de translation. Il indique que l'hélicoptère se rapproche du sol et que malgré sa demande de puissance, l'aéronef poursuit sa descente. L'hélicoptère touche le sol sur l'arrière des patins, rebondit et glisse sur l'herbe, puis bascule vers l'avant. Les extrémités des pales du rotor principal touchent le sol (traces dans le sens de la trajectoire vers l'avant de l'aéronef). L'hélicoptère passe sur le dos et s'immobilise sur le flanc gauche. Le pilote arrête le moteur. Les occupants évacuent l'hélicoptère.

(suite page suivante)

Au moment de l'accident, la masse de l'hélicoptère était inférieure d'environ quarante-cinq kilogrammes à la masse maximum autorisée au décollage.

Le pilote précise, ainsi que les deux passagers, ne pas avoir entendu d'alarme sonore.

Les translations rapides à une hauteur supérieure à un mètre cinquante avec un vent arrière et une légère inclinaison latérale du rotor principal nécessitent une réserve de puissance qui peut ne pas être disponible lorsque la masse totale de l'hélicoptère est proche de la masse maximum autorisée.



cheminement du F-GNYC avant l'accident