

ACCIDENT

29 novembre 2006 - hélicoptère immatriculé F-HCDP

Evénement :	heurt du rotor principal avec la végétation pendant la montée verticale lors du décollage, collision avec le sol.
Cause identifiée :	prise en compte insuffisante de l'environnement avant l'atterrissage.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : hélicoptère Robinson R 44 ; diamètre du rotor principal : 10 m.

Date et heure : mercredi 29 novembre 2006 à 13 h 55.

Exploitant : club.

Lieu : Courcelles-de-Touraine (37), lieu dit « le vivier des Landes », hélisurface de l'hôtel du Château des Sept Tours, altitude : 101 mètres.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 78 ans, PPL(H) de 1995, 159 heures de vol, 65 sur type dont 42 depuis avril 2005 et 4 heures 40 minutes dans les trois mois précédents. Habilitation à utiliser les hélisurfaces de février 2005.

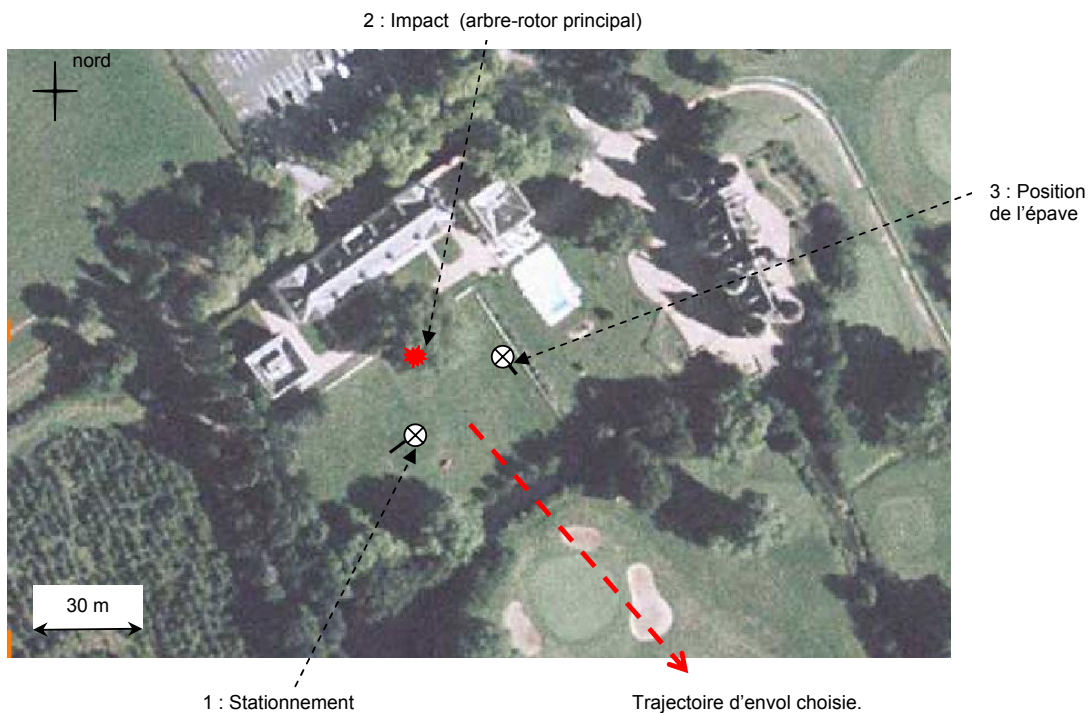
Conditions météorologiques : AD Tours (37) situé à 20 km au sud-est du site de l'accident : vent calme, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 3 000 pieds, température 12 °C, QNH 1032 hPa.

CIRCONSTANCES

Dans le but d'emmener des amis à l'hôtel du Château des Sept Tours, le pilote avait décidé d'effectuer un vol de reconnaissance de l'hélisurface du château avec son instructeur. Ce dernier étant indisponible, le pilote décide d'entreprendre ce vol seul à bord après avoir obtenu par téléphone l'accord du propriétaire.

Le pilote décolle de l'aérodrome de Poitiers à midi pour un vol de quarante-cinq minutes à destination de l'hélisurface. A la verticale du château, le pilote n'identifie pas l'aire d'atterrissage et envisage d'atterrir sur une surface dégagée à proximité. Au sol, une personne de l'hôtel lui indique, par geste, la position de l'hélisurface et lui fait signe d'y atterrir. Sans effectuer de reconnaissance préalable de l'aire de posé, le pilote change alors de stratégie, se présente à la verticale de l'hélisurface et atterrit face à l'est.

L'aire d'atterrissage est une surface d'environ soixante-dix mètres de long et de cinquante mètres de large. Elle est entourée de bâtiments au nord et à l'est et de végétation relativement dense au sud et à l'ouest.



Vue aérienne du château (prise quelques années avant l'accident)

Pour le vol retour, le pilote choisit une trajectoire d'envol au-dessus de la zone la moins boisée dont la hauteur avoisine une dizaine de mètres. Il met en route à 13 h 50. En vol stationnaire, il exécute un quart de tour sur la droite puis décolle verticalement. Pendant la montée verticale, le pilote ne constate pas que l'hélicoptère recule. Le rotor principal heurte les branches d'un grand arbre qui surplombe en partie l'hélicoptère. L'hélicoptère bascule sur la gauche, une pale du rotor principal touche le sol. Le R 44 effectue un demi-tour par la droite, glisse sur le sol et s'immobilise près de la barrière bordant le côté est.



La hauteur et la position des obstacles entourant cette aire nécessitent un décollage vertical. Le pilote précise qu'il était anxieux à l'idée d'effectuer un tel décollage. Lors de la montée verticale, toute son attention se portait sur la trouée d'envol. Il ajoute qu'il n'avait pas pris de repères visuels longitudinaux et latéraux et, ainsi, ne s'est pas rendu compte que l'hélicoptère reculait pendant la montée.

Le pilote atterrissait seul sur une aire non dégagée pour la première fois. Il ajoute qu'après avoir atterri, il a pris conscience que l'environnement allait lui rendre le décollage difficile. Il a émis le souhait d'utiliser une surface plus dégagée lorsqu'il reviendrait.

L'Arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères et la circulaire du 6 mai 1995 relative aux hélistations et hélisurfaces précisent que :

- Les hélisurfaces sont des emplacements non nécessairement aménagés sur lesquels les hélicoptères ne peuvent opérer qu'à titre occasionnel avec l'accord de la personne ayant jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.
- L'aménagement éventuel n'est pas soumis à l'agrément des services de l'aviation civile.
- Les hélisurfaces sont identifiées à l'avance par le pilote commandant de bord.
- Les hélisurfaces sont utilisées sous la responsabilité du pilote commandant de bord ou de l'exploitant de l'hélicoptère.