

RAPPORT

Accident survenu le 10 septembre 2009 à l'hélicoptère immatriculé F-GIRF

Evénement :	collision avec une ligne électrique lors d'une mission de lutte contre incendie.
Causes identifiées :	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> focalisation de l'attention entraînant une non-détection de l'obstacle,<input type="checkbox"/> imprécisions dans les communications entre le pilote et le mécanicien lors de la reconnaissance.

Conséquences et dommages : pilote gravement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : hélicoptère EADS Eurocopter AS 350 B2 « Ecureuil » équipé d'un kit CONAIR « bombardier d'eau ».

Date et heure : jeudi 10 septembre 2009 à 17 h 45.

Exploitant : société de travail aérien.

Lieu : Le Brusquet (05).

Nature du vol : lutte contre incendie.

Personne à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 50 ans, CPL (H) de 1996, 4 199 heures de vol, 1 429 heures sur type dont 38 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent variable / 2 kt, CAVOK, température 25 °C, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES :

Le pilote se présente en vol au-dessus d'une rivière en bordure de laquelle s'est déclaré un incendie. Il recherche un endroit pour pomper de l'eau qu'il doit ensuite larguer sur le feu. Trois autres personnes sont à bord dont un officier « bombardier d'eau » en place avant gauche et un mécanicien en place arrière gauche.

Conformément à la procédure définie par l'exploitant, le pilote effectue une reconnaissance du lieu d'intervention. Le mécanicien participe à la reconnaissance et repère des lignes électriques dont l'une traverse perpendiculairement la rivière sur une portée d'environ 250 mètres. Le pilote remarque une ligne traversant la zone de l'incendie. Lorsque le mécanicien lui demande « s'il a vu la ligne », le pilote acquiesce.

L'hélicoptère est équipé d'un kit composé d'un réservoir ventral ainsi que d'un système de pompage et de largage commandé par le pilote.

Le pilote dépose ensuite les passagers, redécolle. Il explique qu'il se positionne pour débuter le pompage. Ne disposant pas de la profondeur d'eau nécessaire il redescend lentement la rivière à très faible hauteur afin de trouver un autre emplacement. En même temps, il surveille attentivement la pompe dans les rétroviseurs. Celle-ci pend à cinq mètres en dessous du plancher de la cabine et il veut éviter de l'endommager en la traînant sur le lit de la rivière.

Sur le nouvel emplacement, il tente sans succès de remplir le réservoir. Suspectant une panne du système de pompage, il décide de reprendre de la hauteur et de rejoindre le mécanicien sur la berge. A cet instant, le rotor anti-couple heurte la ligne traversant la rivière. L'hélicoptère part en rotation et heurte violemment le sol.

Le pilote précise qu'il n'a pas vu cette ligne lors de la reconnaissance. Lorsque le mécanicien l'a repérée et signalée, il a acquiescé pensant qu'il s'agissait de la ligne traversant la zone d'incendie.

Le manuel d'activités particulières de la société prévoit une reconnaissance mais ne précise pas la notion de « lieu d'intervention » ni la répartition des tâches entre le pilote, le mécanicien et l'officier « bombardier d'eau ». Dans les faits, le pilote, aidé du mécanicien, reconnaît la zone de l'incendie puis la zone de pompage afin de repérer les obstacles susceptibles de présenter un danger lors des deux opérations. Le jour de l'accident, la proximité des deux zones a incité le pilote à effectuer une reconnaissance englobant l'ensemble du site.

Un rappel a été effectué au sein de la compagnie sur les méprises possibles de communication entre le pilote et les autres personnes à bord.