

## Collision avec le relief par conditions météorologiques dégradées, en travail aérien

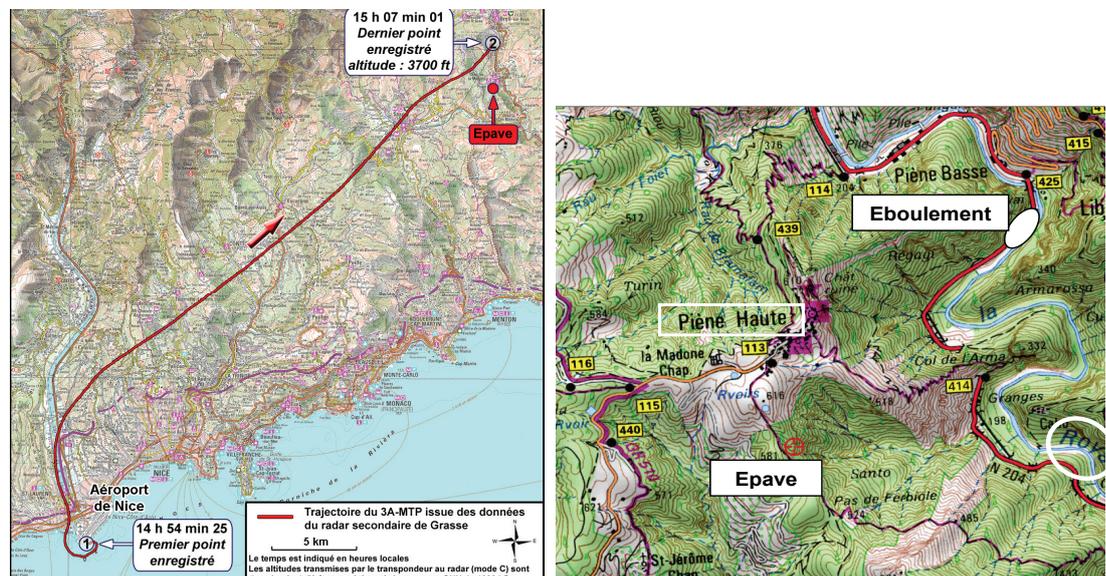
<b>Aéronef</b>	Hélicoptère Eurocopter AS 350 B2 immatriculé 3A-MTP
<b>Date et heure</b>	7 décembre 2010 vers 15 h 20 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Héli Air Monaco
<b>Lieu</b>	Piène Haute (06), altitude 550 m
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et deux passagers décédés Hélicoptère détruit

<sup>(1)</sup>Toutes les heures  
sont en heure locale

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle à 14 h 54 min de l'aéroport de Nice en conditions VMC avec deux passagers à bord. Il se dirige vers la vallée de la Roya (06) dans laquelle un éboulement s'est produit. Les deux passagers ont pour mission d'évaluer les dangers éventuels liés à l'éboulement. Le pilote quitte la fréquence de Nice à 15 h 00. L'hélicoptère disparaît des écrans radar à partir de 15 h 07 min, probablement masqué par le relief.

Vers 15 h 20 min, des témoins présents à Piène-Haute indiquent qu'ils entendent l'hélicoptère tourner au dessus d'eux comme si le pilote cherchait à atterrir.

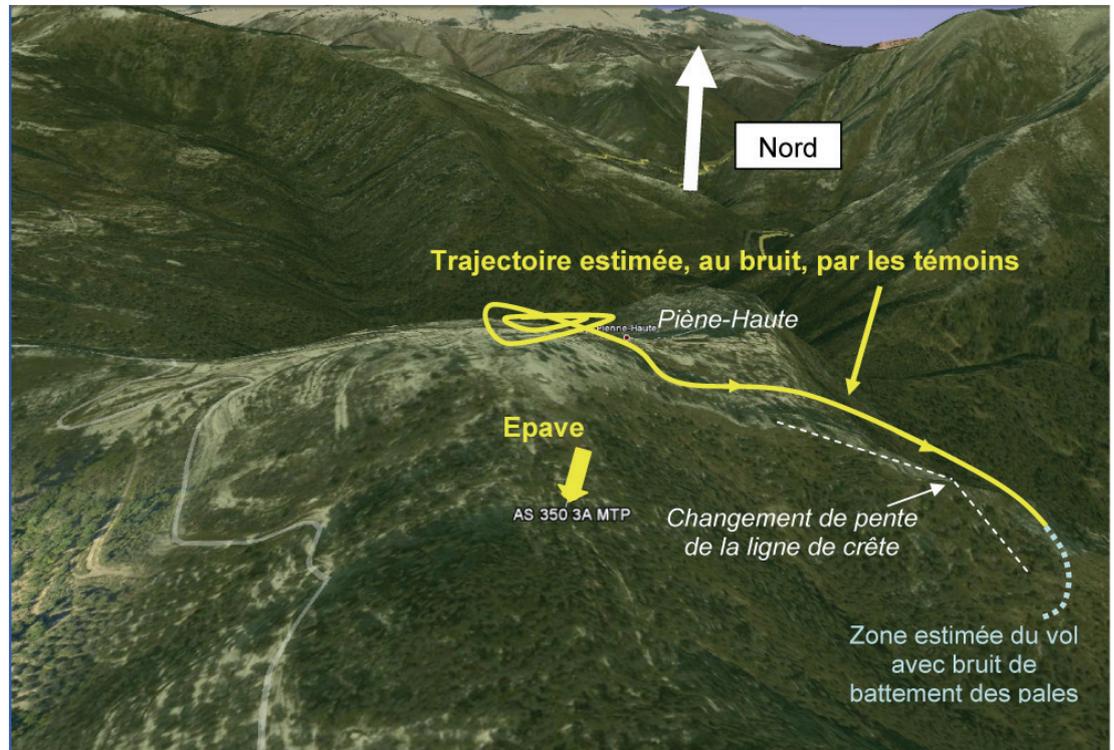


Ils ne peuvent le voir car un épais brouillard limite la visibilité à une quinzaine de mètres.

L'hélicoptère semble ensuite descendre vers la vallée de la Roya en suivant une ligne de crête. La pente de celle-ci augmente brusquement à environ 300 mètres du sommet (voir figure ci-après).

Peu de temps après, ils entendent un claquement de pales, indice d'un virage ou d'une montée sous facteur de charge élevée. Ils entendent ensuite un bruit sourd.

Vers 16 h 25 min, un hélicoptère de la Sécurité Civile survole la zone mais doit faire demi-tour à cause des mauvaises conditions météorologiques. L'épave est retrouvée calcinée sept heures plus tard dans une zone très difficile d'accès.



Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent faible, 6 à 8/8 de stratus sur le versant sud de la vallée, température 12 °C.

L'hélicoptère a heurté le flanc rocailleux d'un ravin à une altitude de 550 mètres. L'impact s'est produit à une vingtaine de mètres en dessous de la ligne de crête la plus proche. Des traces d'explosion et de feu au delà du point d'impact indiquent que l'hélicoptère suivait une pente ascendante. Des marques de pales sur un arbre indiquent une assiette à cabrer au moment du choc. Les dommages observés sur le site et sur l'épave montrent que l'énergie était très forte au moment de l'impact et que le rotor était entraîné par le moteur.

Le pilote détenait une licence CPL(H) depuis 1995 ainsi qu'une qualification instructeur en cours de validité. Il n'était pas qualifié en vol aux instruments. Il totalisait 4 670 heures de vol, dont 120 heures dans les trois derniers mois. Il n'a pas été possible de déterminer son nombre d'heures total sur type. En tant que responsable de la formation des pilotes de l'entreprise, il avait pris la décision d'effectuer cette mission. Selon un témoin, il avait l'habitude d'aider ses passagers à accomplir leur mission, notamment en participant à la reconnaissance visuelle de la zone de travail. Des tensions professionnelles semblaient régner au sein de l'entreprise. L'enquête n'a pas pu établir de lien entre ces tensions et l'accident.

## CONCLUSION

L'accident est vraisemblablement dû à la décision du pilote d'atterrir ou de débiter une reconnaissance de zone alors que les conditions météorologiques ne le permettaient pas. Descendant à faible hauteur le long d'une ligne de crête, il est probablement entré dans la couche nuageuse tout en gardant la vue du sol. Il est possible qu'il ait perdu les références extérieures à l'endroit où la crête change brusquement de pente.

Virant vers la droite, il est alors entré en collision avec le relief en tentant de reprendre de l'altitude pour sortir de la couche nuageuse.

Une remise de gaz stabilisée dans l'axe, vers la vallée, lui aurait sans doute permis de retrouver des conditions VMC. L'absence d'expérience en vol aux instruments a pu contribuer à l'accident.