

Perte de contrôle après un décollage hors effet de sol, collision avec le sol

Aéronef Hélicoptère Schweizer 269 C	Immatriculation F-GREC	Exploitant société
Date et heure¹ Samedi 4 septembre 2010 à 15 h 30 ¹	Lieu Hélicoptère privée de Fournols (63), altitude 1 100 m	Conséquences Hélicoptère fortement endommagé

Le pilote décolle de sa propriété avec deux passagers, Il monte verticalement vers 8 mètres de hauteur puis débute une translation. Il indique qu'il ressent une perte de puissance. L'hélicoptère s'enfonce et heurte la surface d'un pré situé en contrebas. Le pilote ne peut empêcher l'hélicoptère de glisser, d'entrer en collision avec un rocher et de basculer sur le coté.

L'examen de l'épave a montré que le moteur et le rotor principal délivraient de la puissance au moment du choc final.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : CAVOK, vent calme, visibilité supérieure à 10 km, température 22 °C, QNH 1018 hPa.

Lors du décollage, la masse de l'hélicoptère était de 1 900 lbs. Les courbes du manuel de vol indiquent que, dans les conditions du moment, la masse maximale admissible permettant un décollage hors effet de sol (HES) était de 1 950 lbs. Le pilote n'avait pas consulté ces courbes et n'était pas conscient de sa faible marge de puissance. Il venait de réaliser sans difficulté un vol avec un seul passager.

Il possédait des licences PPL(H) de 2002 et PPL(A) de 1976. Il totalisait une centaine d'heures de vol sur hélicoptère, toutes sur type, dont 5 heures dans les 3 mois précédents.

Il a décollé dans des conditions de puissance proches des limites de l'hélicoptère. La mise en translation a provoqué un enfoncement qu'il a probablement essayé de contrer en demandant un surplus de puissance par une action sur le pas général. Le moteur ne pouvant fournir ce surplus, le régime du rotor principal a chuté entraînant la descente de l'hélicoptère.

Conclusion

L'accident est dû à la gestion inappropriée d'un décollage hors effet de sol par le pilote. L'absence de consultation des courbes de performances de l'hélicoptère a contribué à l'événement.

La prise en compte des performances HES ainsi qu'un pilotage très souple sont impératifs lorsque les conditions de décollage se rapprochent des limites des performances de l'hélicoptère. Le récit de cet événement est à rapprocher du rapport d'enquête sur l'accident du F-GXAT du 20 octobre 2002 (disponible sur le site du BEA <http://www.bea.aero/docspa/2002/f-at021020/pdf/f-at021020.pdf>)

¹ Heure locale.