

Heurt d'un câble de téléphérique, collision avec le relief, incendie après impact, en travail aérien

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

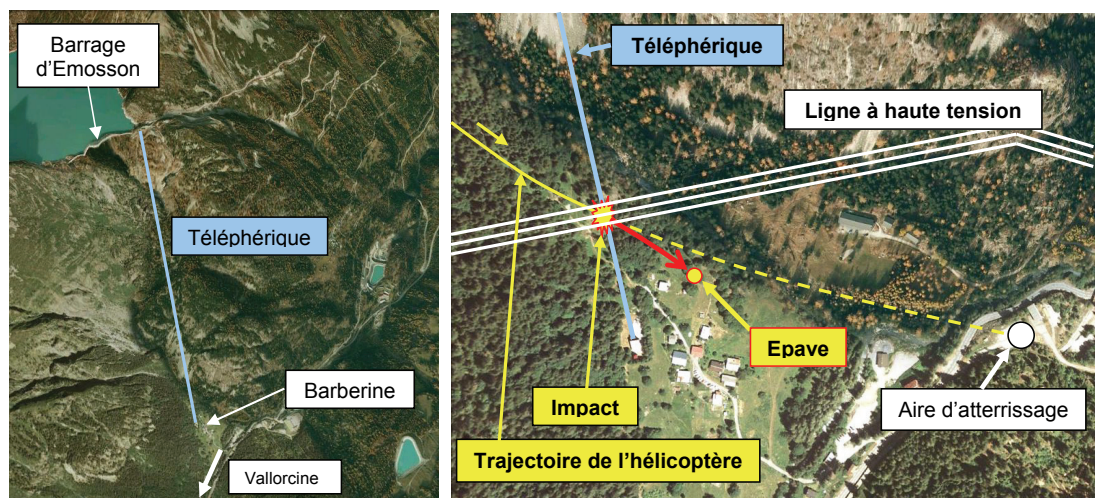
Aéronef	Hélicoptère Eurocopter AS 350 B3 immatriculé F-HFBI
Date et heure	Mercredi 14 septembre 2011 à 9 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Société de travail aérien
Lieu	Vallorcine (74)
Conséquences	Quatre occupants décédés ; hélicoptère détruit

CIRCONSTANCES

Le pilote accompagné d'un assistant et de quatre passagers décolle vers 9 h 35 de la centrale électrique de Vallorcine. Il monte le long du téléphérique qui relie le lieu-dit « Barberine » au barrage d'Emosson. Il dépose deux techniciens près d'un pylône puis effectue une reconnaissance sur un chemin forestier au profit des deux passagers restés à bord.

Il redescend ensuite vers la centrale. En approche finale, l'hélicoptère heurte l'un des câbles du téléphérique. Le choc provoque la rupture du mât rotor ainsi que la chute de la cellule qui entre en collision avec le sol et prend feu.

Le pilote avait choisi une trajectoire finale passant entre une ligne à haute tension traversant la vallée à plus de 200 mètres de hauteur et les quatre câbles du téléphérique installés à une cinquantaine de mètres au-dessus du sol. Ce choix résulte probablement de la proximité du point de poser avec la ligne électrique. Un survol préalable de la ligne aurait en effet nécessité une descente sous un angle très fort vers l'aire d'atterrissage. Sa décision demandait de bien localiser les deux obstacles avant de les franchir.



L'examen de l'épave ainsi que l'analyse spectrale du son d'un enregistrement vidéo n'ont pas mis en évidence d'anomalie technique susceptible d'expliquer l'accident. Le moteur fournissait de la puissance au moment de l'impact avec le sol.

Le pilote, 58 ans, titulaire d'une licence CPL(H) de 1992, totalisait 9 065 heures de vol dont 242 heures dans les trois mois précédents et 7 heures sur type dans les dernières vingt-quatre heures. L'enquête n'a pas permis de déterminer le nombre total d'heures de vol sur le type. Guide de haute montagne, il connaissait bien la région et le site qu'il survolait depuis plus de 10 ans. Il ne pouvait pas ignorer la présence des câbles du téléphérique ou de la ligne à haute tension.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : CAVOK, vent calme, température 15 °C, QNH 1008 hPa.

A l'heure de l'accident, le soleil se trouvait à 7° au-dessus du relief (azimut 114°, site 26°) et brillait quasiment en face du pilote.



L'enquête a montré que dans les secondes ayant précédé la collision, l'hélicoptère est passé d'une zone d'ombre à une zone ensoleillée. Le pilote ne portait pas de lunettes de soleil.

CONCLUSION

L'accident est certainement dû à une erreur d'appréciation du pilote sur la position des obstacles qu'il avait décidé de franchir.

Il est possible que les 7 heures de vol effectuées la veille dans la zone aient provoqué un phénomène de routine, voire de fatigue et aient contribué à abaisser son seuil de vigilance. L'absence de lunettes de soleil a également pu amoindrir ses capacités de détection visuelle.