

**Collision avec le sol lors d'une approche interrompue  
sur une plateforme ULM**

<b>Aéronef</b>	Hélicoptère Agusta-Bell 47 G2 immatriculé F-GJEI
<b>Date et heure</b>	Samedi 11 juin 2011 à 11 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Plateforme ULM de Gond-Pontouvre (16), piste 11 / 29
<b>Conséquences et dommages</b>	Hélicoptère détruit

<sup>(1)</sup>Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome d'Angoulême-Champniers (16) à destination de la plateforme ULM de Gond-Pontouvre située à environ 5 km au sud-ouest de l'aérodrome pour y simuler des approches. A l'issue d'une approche effectuée face à l'est, l'hélicoptère touche durement le sol, rebondit deux fois, glisse sur une distance d'environ 50 mètres avant de s'immobiliser sur le flanc gauche.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement permettant d'expliquer l'accident. La poutre de queue a été sectionnée en deux parties par le rotor principal. L'observation du site et l'analyse de l'épave révèlent que l'hélicoptère a heurté le sol avec un fort taux de chute et une vitesse horizontale importante.

Le pilote indique qu'il a l'habitude de faire des approches interrompues sur cette plateforme. Il ajoute qu'il n'a pas fait d'intégration standard et qu'il s'est présenté directement en finale face à l'ouest, sans intention d'atterrir. Après avoir interrompu l'approche comme prévu, il a fait demi-tour et s'est présenté à basse hauteur, pour une seconde approche, face à l'est. Il précise qu'il était conscient de réaliser une approche avec du vent arrière. Au cours de la descente, il s'est rendu compte qu'il avait sous-estimé la force du vent et il a décidé d'anticiper l'interruption de l'approche. La faible hauteur<sup>(2)</sup> restante ne lui a pas permis de diminuer suffisamment sa vitesse verticale. Le contact avec le sol a été brutal. Le pilote précise qu'il a maintenu une assiette à cabrer importante jusqu'au sol. Cette action a conduit à l'interaction des pales du rotor principal avec la poutre arrière.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 230° à 290° / 4 kt maximum 8 kt, visibilité 9 999 m, SCT 1500 SC, OVC 2500 SC, température 15 °C, température du point de rosée 9 °C, QNH 1021 hPa.

Le pilote totalisait 125 heures de vol sur Agusta-Bell 47 G et Agusta-Bell 206 dont trois dans les trois mois précédents. Il était également titulaire d'une licence PPL(A) et totalisait environ 800 heures de vol en avion.

**CONCLUSION**

L'accident est dû à la décision tardive d'interrompre l'approche ainsi qu'à la sous-estimation des effets du vent arrière par le pilote. La faible hauteur à laquelle il a pris cette décision ne lui a pas permis d'éviter la collision avec le sol.

<sup>(2)</sup>Une piste ULM n'est pas accessible à un hélicoptère. Elle est soumise au respect des règles de survol. En conséquence, une approche devrait être interrompue à une hauteur minimale de 500 pieds.