

## Collision avec le sol lors d'un largage à faible hauteur, incendie après impact, en lutte anti-incendie

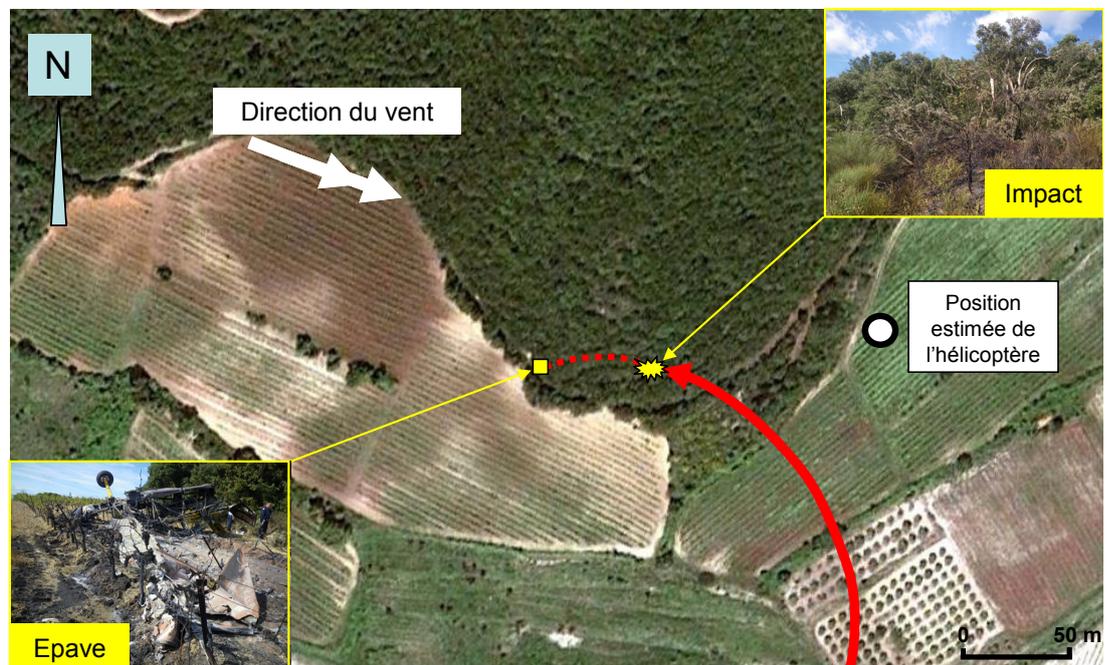
<b>Aéronef</b>	Avion Rockwell SR2-T34 « Turbo Thrush » immatriculé F-GRIO
<b>Date et heure</b>	Samedi 8 octobre 2011 à 11 h 15 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Société de travail aérien
<b>Lieu</b>	Pouzolles (34)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote légèrement blessé, avion détruit

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

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Béziers (34) à 11 h 05. Il dirige une patrouille de deux avions bombardiers d'eau chargés d'intervenir sur un incendie de garrigue à proximité de Pouzolles.

Arrivé sur zone, il vire à gauche à faible hauteur vers le feu et largue une charge d'environ 1 650 litres. Il ne peut empêcher l'avion de heurter des arbres au pied d'une colline puis d'entrer en collision avec le sol. L'avion termine sa course sur le dos et prend feu.



Le pilote indique que, moins d'une heure avant, les deux avions avaient effectué un premier largage dans le sens est-ouest, parallèlement à la ligne de feu. Dans ce sens, le relief est montant.

Lors de la deuxième rotation, un hélicoptère était présent sur le site. Il transportait un officier chargé de coordonner les opérations sur l'incendie. Ce dernier a suggéré un passage identique à celui réalisé précédemment. Tenant compte de la position de l'hélicoptère, le pilote explique qu'il a préféré se présenter vent de travers puis virer face au vent pour attaquer le feu. En virant, il a senti l'avion s'enfoncer et a largué l'eau. Bien qu'ayant affiché toute la puissance disponible, il n'a pu empêcher l'avion de heurter la végétation. Il n'a pas été gêné par la fumée de l'incendie qui, à cet instant, n'était pas dense.

Les conditions météorologiques relevées à Pézenas, à 15 kilomètres du site, étaient les suivantes : vent du 290° pour 15 à 25 kt, CAVOK, température 15 °C, QNH 1021 hPa. Selon le pilote, le vent sur site était supérieur à 25 kt.

Le pilote détient une licence CPL(A) de 1991. Il totalisait 4 050 heures de vol dont 39 heures sur type, toutes effectuées dans les trois derniers mois. Il précise qu'il n'était pas fatigué et que les conditions météorologiques locales étaient identiques à celles observées lors de la première rotation. Il estime que sa faible hauteur de vol sous le vent du relief a placé l'avion dans une zone de forts rabattants.

Il effectuait sa première campagne anti-incendie sur avion à turbine. Auparavant, il avait participé à trois campagnes chez le même employeur sur un avion de même type équipé d'un moteur à pistons.

La société était en contrat saisonnier avec le service départemental d'incendie et de secours de l'Hérault (SDIS). Sur demande de ce service, elle pouvait mettre en œuvre quatre ou huit avions selon la période ainsi qu'un ou deux hélicoptères. Deux de ces avions étaient des Rockwell Turbo Thrush à turbine.

La veille de l'accident, le chef pilote avait averti tous les pilotes de la société que les conditions aérologiques seraient difficiles et qu'il faudrait être vigilant. Selon lui, les réactions de l'avion à turbine peuvent surprendre un pilote habitué à voler sur la version équipée d'un moteur à piston.

Les années précédentes, les pilotes disposaient d'une possibilité d'entraînement hebdomadaire avec les pompiers locaux. Faute de financement, ces entraînements avaient été abandonnés en 2011.

## **CONCLUSION**

L'accident est dû au choix de la trajectoire de largage par le pilote. Ce dernier n'a pu contrôler l'enfoncement de l'avion lors d'un passage en virage à faible hauteur dans une zone de forts rabattants. Le largage tardif de l'eau ne lui a pas permis de reprendre de l'altitude car l'avion a probablement décroché avant ou pendant cette manœuvre.

Les conditions aérologiques difficiles, l'absence d'entraînement aux opérations de lutte anti-incendie en 2011 ainsi que la faible expérience du pilote sur le type d'avion ont pu contribuer à l'événement.