

## Passage dans les turbulences d'un hélicoptère en courte finale sur un altiport, perte de contrôle en roulis, collision avec le sol

<b>Aéronefs</b>	1 - Avion Jodel D119 immatriculé F-PJXO 2 - Hélicoptère AS350 B3 immatriculé F-HAUF
<b>Date et heure</b>	Mercredi 28 décembre 2011 à 15 h 15 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitants</b>	1 - F-PJXO : privé 2 - F-HAUF : société de travail aérien
<b>Lieu</b>	Méribel (73)
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

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

### CIRCONSTANCES

L'équipage de l'hélicoptère effectue un vol de reconnaissance au bénéfice du commandant de bord. Le copilote, saisonnier, est installé en place droite. Il a une très bonne connaissance du site. Il indique que dès le décollage de Méribel, le commandant de bord lui propose de prendre les commandes. Quatre autres passagers ont embarqué en place arrière dont un chef pilote de la société.

Au retour vers Méribel, l'équipage annonce à la radio qu'il va se présenter à la verticale de l'altiport. Le copilote aux commandes propose de faire un circuit standard. Le commandant de bord a observé un avion en branche vent arrière. Il indique que compte tenu de l'éloignement de cet avion, il souhaite faire un circuit « court » pour le précéder à l'atterrissage. Il annonce son intention à la radio et reçoit l'accusé de réception du pilote de l'avion. Alors qu'il entre en dernier virage, il entend le pilote d'un autre avion, un Jodel D 119, qui s'annonce en courte finale. Le copilote propose de faire un virage de retardement par la droite mais le commandant de bord préfère reprendre les commandes, accélérer et remonter la piste pour atterrir sur la plateforme.

L'hélicoptère passe au-dessus de l'avion qui s'incline fortement sur la tranche. Le pilote de l'avion ne parvient pas à reprendre le contrôle du vol et ne peut empêcher l'aéronef d'entrer en collision avec le sol enneigé.

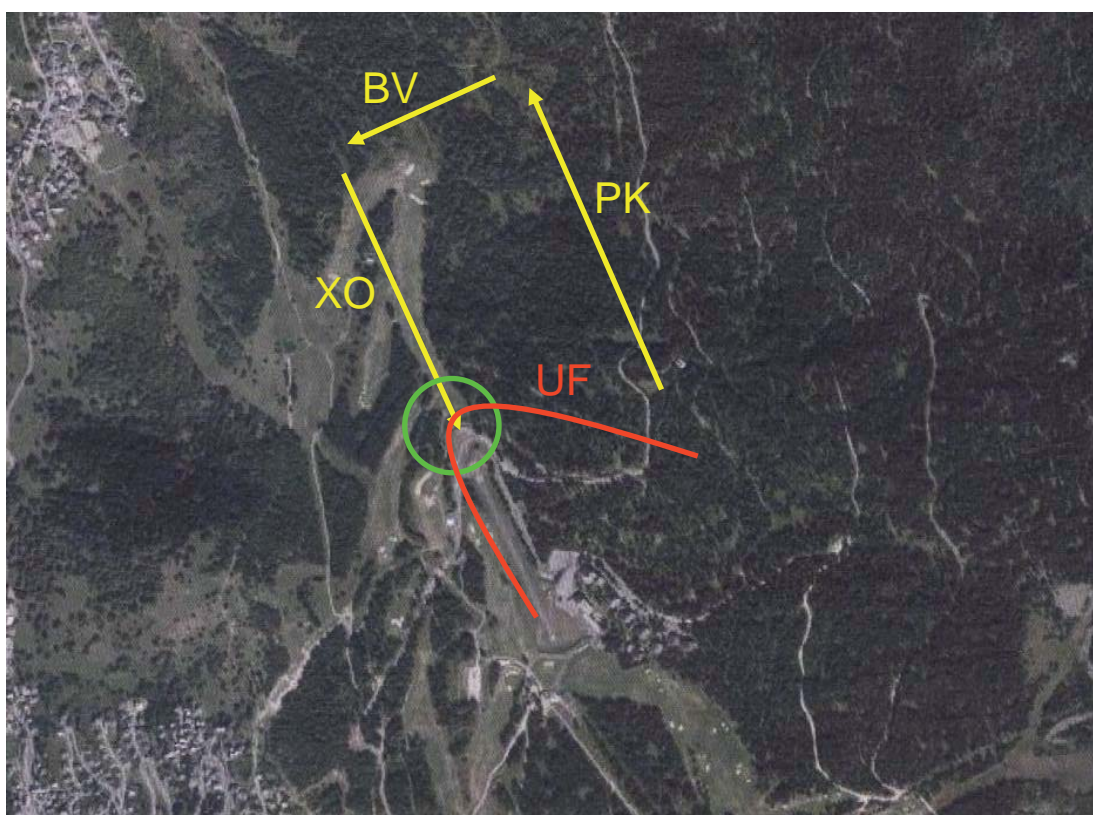
Lorsque l'hélicoptère s'est présenté à la verticale de l'altiport, trois avions évoluaient déjà dans le circuit de piste (voir schéma ci-après). Les pilotes de l'hélicoptère avaient repéré le premier, situé en branche vent arrière (PK), mais n'avaient pas identifié le second qui entrait en dernier virage (BV) ni le troisième, F-PJXO, qui était en finale. Les pilotes de ces avions confirment avoir annoncé leurs positions respectives à la radio. L'équipage de l'hélicoptère indique qu'il n'a entendu que le message de l'avion en vent arrière. Le pilote du Jodel, concentré sur sa finale, explique qu'il a vu arriver l'hélicoptère sur sa gauche, sensiblement à sa hauteur et lui a demandé de « dégager » vers le haut de la plateforme.

Les conditions météorologiques estimées à Méribel étaient les suivantes : vent calme, CAVOK, température -7 °C, QNH 1031 hPa.

Le pilote de l'avion, 28 ans, est titulaire de licences CPL(A) et PPL(H). Il détient les qualifications IR, ME et FI(A). Il totalisait 2 684 heures de vol dont 700 sur type, 13 heures de vol dans les 3 mois précédents et 1 heure dans les 24 heures précédentes, toutes sur type.

Le commandant de bord de l'hélicoptère, 39 ans, est titulaire d'une licence CPL(H) de 2006 et détient une qualification FI(H). Il totalisait 3 300 heures de vol dont 900 sur type, 150 heures de vol dans les 3 mois précédents dont 15 sur type et aucune dans les 24 heures précédentes.

Le copilote en place droite, 41 ans, est titulaire d'une licence CPL(H) de 2007. Il totalisait 950 heures de vol dont 270 sur type, 40 dans les 3 mois précédents, toutes sur type et aucune dans les 24 heures précédentes.



La masse de l'hélicoptère était élevée et le commandant de bord effectuait une remise en puissance pour accélérer. La turbulence engendrée par le rotor principal était donc importante.

## CONCLUSION

L'accident est lié à la décision du commandant de bord de l'hélicoptère de s'affranchir du circuit d'aérodrome publié.

Un manque de coordination entre les différents pilotes a contribué au rapprochement des deux aéronefs. L'enquête n'a pas pu confirmer si l'ensemble des messages de position avaient été émis, entendus et compris.

En l'absence de publication d'une trajectoire « hélicoptères » sur la carte VAC, c'est la trajectoire « avions » qui sert de référence. Il est important de rappeler qu'un hélicoptère génère des turbulences environ huit fois plus importantes qu'un avion de même masse.