

Perte de contrôle à faible hauteur par conditions météorologiques défavorables

Aéronef	Hélicoptère Robinson R44 immatriculé OO-HNE
Date et heure	Samedi 9 juillet 2011 à 10 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Luzoir (02)
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés ; hélicoptère détruit

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

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'hélicoptère et accompagné d'un passager, décolle d'une plateforme privée, située à Willebroek en Belgique, vers 9 h 47 pour un voyage à destination de l'aérodrome d'Empuriabrava (Espagne) en trois étapes. La première étape prévoit un atterrissage sur l'aérodrome d'Auxerre. Après environ 42 minutes de vol, l'hélicoptère survole une région vallonnée avec des sommets compris entre 1 500 ft et 2 000 ft. Il s'écrase dans un champ en herbe.

Le pilote avait constitué via internet un dossier météorologique. Ce dossier contenait des METAR et TAF de Bruxelles et Reims, ainsi que la prévision GAMET de la FIR de Bruxelles. Cette dernière précisait le passage d'un système nuageux avec des cumulonimbus isolés à 1 200 ft et, de 10 h 00 à 12 h 00, des stratocumulus SCT à BKN à 1 400 ft dans le centre de la zone.

Météo-France a confirmé le passage de la perturbation avec présence de bruine et de stratus inférieurs à 500 ft sur Luzoir au moment de l'accident.

Des témoins ont précisé qu'il pleuvait, que la visibilité était mauvaise en raison de la brume et que le plafond était de l'ordre de 50 m à 100 m. Ils ont entendu l'hélicoptère tourner au-dessus de Luzoir et l'ont aperçu brièvement. Puis, l'hélicoptère est sorti des nuages en fort piqué avant de s'écraser au sol 1 à 2 secondes plus tard.

Le service du contrôle de Lille a demandé au pilote d'afficher un code transpondeur mais n'a pas eu de contact radar avec l'hélicoptère. Lors de son dernier contact radio quelques minutes avant l'accident, le pilote a indiqué qu'il volait à une altitude de 1 200 ft.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident.

Le pilote avait 347 heures de vol dont 248 sur R44. Il avait une qualification vol de nuit mais n'était pas qualifié IFR. L'autopsie n'a rien révélé d'anormal.

CONCLUSION

L'accident est dû à la poursuite du vol dans des conditions météorologiques défavorables qui ont conduit à une perte des références visuelles.

Une étude du BEA sur les accidents, liés à l'objectif du pilote d'atteindre la destination qu'il s'était fixé, a montré que la grande majorité de ces événements avait eu lieu « *par conditions météorologiques défavorables, soulignant ainsi des problèmes de formation, d'excès de confiance, de prise de décision inadéquate et de préparation de vol* ». Cette étude est disponible sur le site du BEA à l'adresse :

<http://www.bea.aero/etudes/objectifdestination/objectifdestination.pdf>