

## Heurt avec une ligne électrique lors de l'approche finale, collision avec le sol

<b>Aéronef</b>	Hélicoptère Robinson R44 immatriculé F-GTEJ
<b>Date et heure</b>	Samedi 25 août 2012 à 11 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Brison Saint Innocent (73)
<b>Conséquences</b>	Hélicoptère fortement endommagé

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

### CIRCONSTANCES

Après 45 minutes de vol, en provenance de la plateforme de Chindrieux (73), le pilote, seul à bord, décide d'atterrir sur un terrain privé bordé par une route, une ligne électrique, des collines et une zone d'habitation.

Il indique qu'il effectue une reconnaissance du site d'atterrissage en effectuant un virage de 360° centré sur l'aire de posé. Il débute ensuite l'approche face au sud. En courte finale, il ressent un choc à l'arrière de l'hélicoptère et perçoit une flamme de grande dimension. Il tire de façon réflexe sur la commande de pas collectif et tente d'atterrir. Il perd le contrôle de l'hélicoptère qui entre en collision avec le sol. L'hélicoptère a sectionné les câbles d'une ligne électrique.

Le pilote indique qu'il n'avait pas détecté la présence de la ligne électrique lors de la reconnaissance et qu'il a été gêné par le soleil pendant la phase d'approche.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent du 010° pour 9 kt, FEW à 5 300 ft. L'azimut du soleil était de 132° et le site de 45°.

Le pilote totalisait 361 heures de vol dont 280 sur type, 21 heures dans les 3 mois précédents et environ 1 heure dans les 24 dernières heures, toutes sur types.

A la suite d'un accident de R44 qui avait pris feu lors de la collision avec le sol<sup>(2)</sup>, le propriétaire du F-GTEJ avait fait installer des réservoirs souples auto-obturants sur son hélicoptère.

Lors du choc, un des réservoirs a été percé sans que l'essence ne se répande.

### CONCLUSION

L'accident est dû à la non-détection des câbles de la ligne électrique lors de la reconnaissance de l'aire de posé et lors de l'approche finale. La réalisation de l'approche face au soleil a probablement contribué à l'accident.

En France, les écoles de pilotage recommandent d'effectuer la reconnaissance d'une aire de posé selon les phases suivantes :

- une reconnaissance générale,
- une reconnaissance détaillée,
- un passage de puissance (calcul de puissance),
- la détermination du vent,
- la synthèse des observations et l'énoncé de la décision,
- la réalisation de l'approche et du décollage.

<sup>(2)</sup>Rapport du BEA, EI-MUL le 11/07/2011 aux Allues (73).