

## Basculement sur le côté lors d'un atterrissage de précaution sur une surface enneigée

<b>Aéronef</b>	Hélicoptère Eurocopter AS350 B3 immatriculé F-GYBH
<b>Date et heure</b>	5 février 2013 à 10 h 50 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Société de travail aérien
<b>Lieu</b>	Cormet de Roselend (73), altitude 1 960 mètres
<b>Conséquences et dommages</b>	Hélicoptère détruit

<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

### CIRCONSTANCES

Le pilote, seul à bord, décolle d'une hélisurface privée de Bourg-Saint-Maurice (73) à destination du barrage de Roselend (73) pour y effectuer une mission de travail aérien.

Il indique qu'à l'approche du barrage une masse nuageuse l'empêche de poursuivre le vol. Il fait demi-tour mais les conditions météorologiques ne lui permettent plus de rejoindre la vallée. Il atterrit sur le site du Cormet de Roselend afin d'attendre une amélioration des conditions météorologiques. Lorsque les patins de l'hélicoptère entrent en contact avec le sol, le pilote baisse le pas général. Alors qu'il a verrouillé mécaniquement la commande, l'hélicoptère bascule sur le côté droit.

Le pilote indique qu'il n'est pas parvenu à reprendre le contrôle de l'hélicoptère en raison du verrouillage de la commande.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent du 240° / 5 à 10 kt avec des rafales à 30 kt, SCT entre 1 200 et 1 500 m d'altitude, SCT à 2 000 m, SCT à 3 000 m. Sur le site de l'accident, une couche de neige fraîche d'environ 50 cm masquait les irrégularités du terrain.

Au départ du vol, le pilote avait estimé que, compte tenu des conditions météorologiques, le vol vers le barrage de Roselend était envisageable. Il indique qu'il n'avait pas réalisé de reconnaissance de l'aire de poser en raison de la dégradation rapide des conditions météorologiques.

Le pilote était titulaire d'une licence CPL(H) de 2003. Il totalisait 9 000 heures de vol dont 8 800 sur type, 100 heures dans les trois mois précédents et 2 heures dans les 24 dernières heures, toutes sur type.

L'hélicoptère était équipé de patinettes à l'arrière des patins.

### CONCLUSION

L'accident est dû à une technique d'atterrissage inadaptée sur sol enneigé. Le pilote ne s'est pas assuré de la stabilité de l'hélicoptère avant de verrouiller la commande de pas général et de procéder à l'arrêt du moteur.

La présence d'une couche de neige épaisse masquant les irrégularités du terrain rendait difficile le choix du lieu d'atterrissage.