

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

Collision avec le relief par conditions météorologiques défavorables

Aéronef	Hélicoptère Airbus Helicopters AS350B3e immatriculé F-HOLD
Date et heure	31 décembre 2015 vers 9 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Saint-Paul (974), rempart du Maïdo, altitude 2 010 mètres
Nature du vol	Travail aérien
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, hélicoptère détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

⁽²⁾L'assistant est en charge, au sol, de l'accrochage des charges à l'élingue sous l'hélicoptère.

Le pilote, accompagné de son assistant⁽²⁾, décolle de l'hélisurface de Mafate La Nouvelle. Vers 7 h 15, il dépose son assistant sur le parking du Maïdo où sont entreposées les charges que le pilote doit transporter vers le site de Roche Plate. Après avoir effectué sept rotations, le pilote retourne à l'hélisurface de Mafate La Nouvelle pour avitailler. Il annonce ensuite par radio à son assistant qu'il ne fera que deux rotations supplémentaires en raison d'une dégradation des conditions météorologiques. Vers 9 heures, à l'issue de la dernière rotation, il se dirige vers le parking du Maïdo pour récupérer son assistant.

L'hélicoptère pénètre dans les nuages et entre en collision avec le relief.

L'épave est retrouvée 20 mètres sous la crête du rempart du Maïdo, 700 mètres au nord du lieu de chargement.

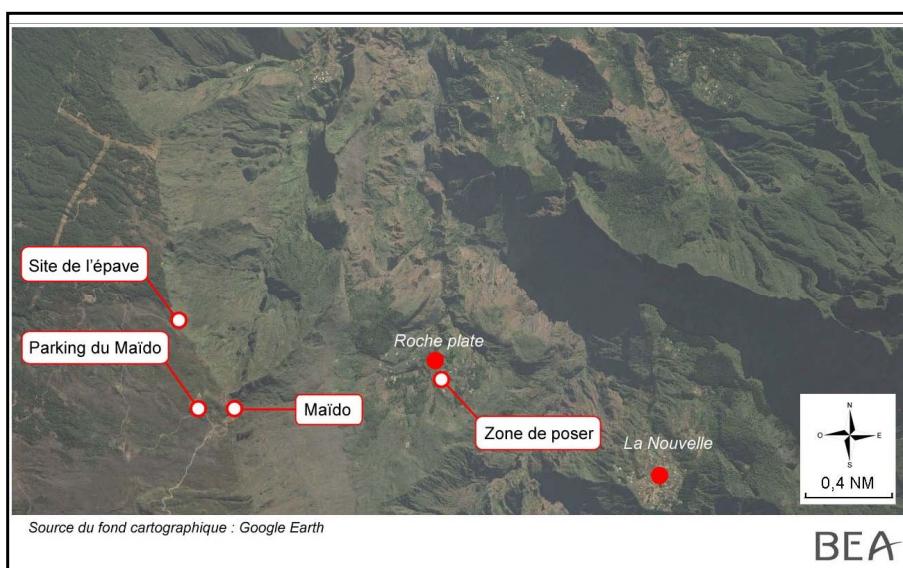


Figure 1 : site de l'accident

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen du site et de l'épave

L'épave repose sur un chemin de randonnée à flanc de montagne. Les traces laissées sur la paroi indiquent que l'hélicoptère avait une vitesse horizontale et une attitude à piquer.

L'examen du moteur a montré qu'il délivrait de la puissance lors de la collision avec le relief. Les examens qui ont pu être réalisés sur les commandes de vol et les systèmes n'ont pas mis en évidence d'anomalies qui auraient pu contribuer à l'accident.

Les données enregistrées dans le DECU et l'EDR indiquent que le moteur a fonctionné normalement jusqu'à la fin du vol et fournissait de la puissance.

2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes :

- vent moyen du 270° pour 6kt ;
- vent instantané du 360° pouvant atteindre 31kt ;
- ciel couvert (BKN) avec de la pluie ;
- base des nuages pouvant localement être accrochée au relief ;
- température 13 °C.

Le sommet de la montagne était soumis à un régime d'ouest perturbé qui générait parfois des conditions rapidement changeantes avec un abaissement important de la visibilité et des rafales de vent soudaines.

2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote, 56 ans, titulaire d'une licence de pilote professionnel CPL(H), totalisait environ 14 000 heures de vol. Depuis le 1^{er} décembre, il avait effectué 65 heures de vol dont 2 h 56 la veille de l'accident.

2.4 Témoignages

2.4.1 Assistant

L'assistant indique que le vol du 31 décembre avait été organisé pour finir le transport de charges attendues pour le soir sur le site de Roche Plate. Ce transport avait été interrompu la veille en raison des mauvaises conditions météorologiques, et il restait 17 charges à descendre du parking du Maïdo. L'assistant précise que le jour de l'accident, l'hélisurface de Mafate La Nouvelle et le parking du Maïdo étaient dégagés. Après sept rotations, le plafond était encore haut mais il pleuvait. Le pilote a atterri à Mafate La Nouvelle pour un complément de carburant vers 8 h 30. Il a ensuite décollé pour reprendre le transport des charges indiquant qu'il ne ferait que deux rotations en raison de la dégradation des conditions météorologiques. L'assistant précise que le pilote avait prévu de venir le récupérer sur le parking du Maïdo pour lui éviter de redescendre seul et à pied vers Mafate La Nouvelle⁽³⁾.

⁽³⁾Le trajet entre le parking du Maïdo et Mafate La Nouvelle est de 12 km. Le temps moyen pour l'accomplir à pied est de quatre heures.

2.4.2 Témoins au sol

Plusieurs randonneurs, qui marchaient sur le chemin menant à Roche Plate, indiquent avoir vu l'hélicoptère remonter vers le Maïdo et rentrer dans les nuages. Ils précisent que l'hélicoptère en est ressorti à deux reprises en virage à gauche puis qu'il est entré une troisième fois dans les nuages. Quelques secondes plus tard, ils ont entendu un bruit sourd et n'ont pas revu l'hélicoptère. Ils précisent que l'hélicoptère ne volait pas lentement.

2.5 Contexte géographique

Le site de Roche Plate, situé dans le cirque de Mafate, n'est accessible qu'à pied ou en hélicoptère.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Après l'interruption du vol de la veille en raison de mauvaises conditions climatiques, un vol avait été organisé le matin du 31 décembre pour terminer l'acheminement du matériel attendu le soir même sur le site de Roche Plate. Les mauvaises conditions météorologiques ont également incité le pilote à interrompre ce second vol. Cependant, pour éviter à son assistant de descendre à pied vers Mafate La Nouvelle, le pilote a décidé de remonter vers le parking du Maïdo pour le récupérer. Il est probable que, connaissant bien la région, le pilote ait essayé de longer la paroi depuis le nord malgré la présence des nuages.

L'accident est probablement dû à l'obstination du pilote de remonter vers le parking du Maïdo, entraînant un passage dans les nuages et la perte de références visuelles par rapport au relief.