

ACCIDENT***survenu à l'hélicoptère immatriculé G-SUNY***

Événement :	collision avec une ligne électrique.
Causes identifiées:	préparation du vol insuffisante, obstination à atteindre l'objectif.

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, aéronef détruit.**Aéronef :** hélicoptère Robinson R 44 "Astro".**Date et heure :** samedi 5 août 2000 à 15 h 40.**Exploitant :** privé.**Lieu :** Cohennoz (73), lieu-dit Georges de l'Arly, altitude 640 mètres.**Nature du vol :** voyage.**Personnes à bord :** pilote + 1.**Titres et expérience :** pilote, 40 ans, TTH d'octobre 1998 délivré par le Royaume-Uni, 163 heures de vol dont 97 sur type et 14 dans les trois mois précédents.

passager, 59 ans, inscription récente dans une école de pilotage pour une formation TT.

Conditions météorologiques : situation générale : dépression 1012 hPa sur l'Italie avec des retours d'est sur les Alpes. Mauvais temps généralisé sur les Alpes avec un ciel couvert et des précipitations de pluie. Tous les reliefs au-dessus de 8 à 900m sont accrochés par les nuages.
Estimées sur le site de l'accident : vent calme, visibilité un à deux kilomètres réduite par pluies intermittentes, BKN à 450 pieds, OVC à 2100 pieds.**Circonstances**

Le voyage prévu par le pilote consiste à aller chercher un passager à Grenoble le Versoud puis à se rendre à Chamonix pour y faire l'ascension du Mont -Blanc. A 10 h 40, le pilote, seul à bord, décolle de son hélisurface de Saint - Tropez. A 12 h 00, il atterrit à Gap sur l'aire réservée aux hélicoptères militaires. Constatant son erreur, le pilote décolle à nouveau pour se placer en secteur civil. Il effectue un complément de carburant puis repart à 12 h 30 à destination de Grenoble situé à une cinquantaine de miles nautiques. Vers 13 h 30 il contacte la tour de contrôle de Grenoble le Versoud en indiquant avoir quelques difficultés liées aux conditions météorologiques pour rejoindre l'aérodrome. Il atterrit sur l'aérodrome de Grenoble le Versoud à 13 h 47. Le plein des réservoirs est effectué. Le pilote rencontre son passager qui l'attend depuis plusieurs heures. L'avitaillleur assiste à la conversation des deux personnes. Il leur suggère, compte tenu des conditions météorologiques, de passer par Chambéry et Annecy au lieu d'emprunter l'itinéraire initialement prévu : Albertville – Megève – Chamonix. (*suite page suivante*)

Après avoir longuement discuté avec son passager à bord de l'aéronef le pilote décolle et quitte la fréquence.

Des témoins voient, dans la vallée entre Ugine et Flumet, (*voir carte page suivante*) l'hélicoptère évoluer sous la base des nuages en vol horizontal, à faible vitesse. L'aéronef disparaît entre les nuages et réapparaît en montée. Il percute alors une ligne électrique.

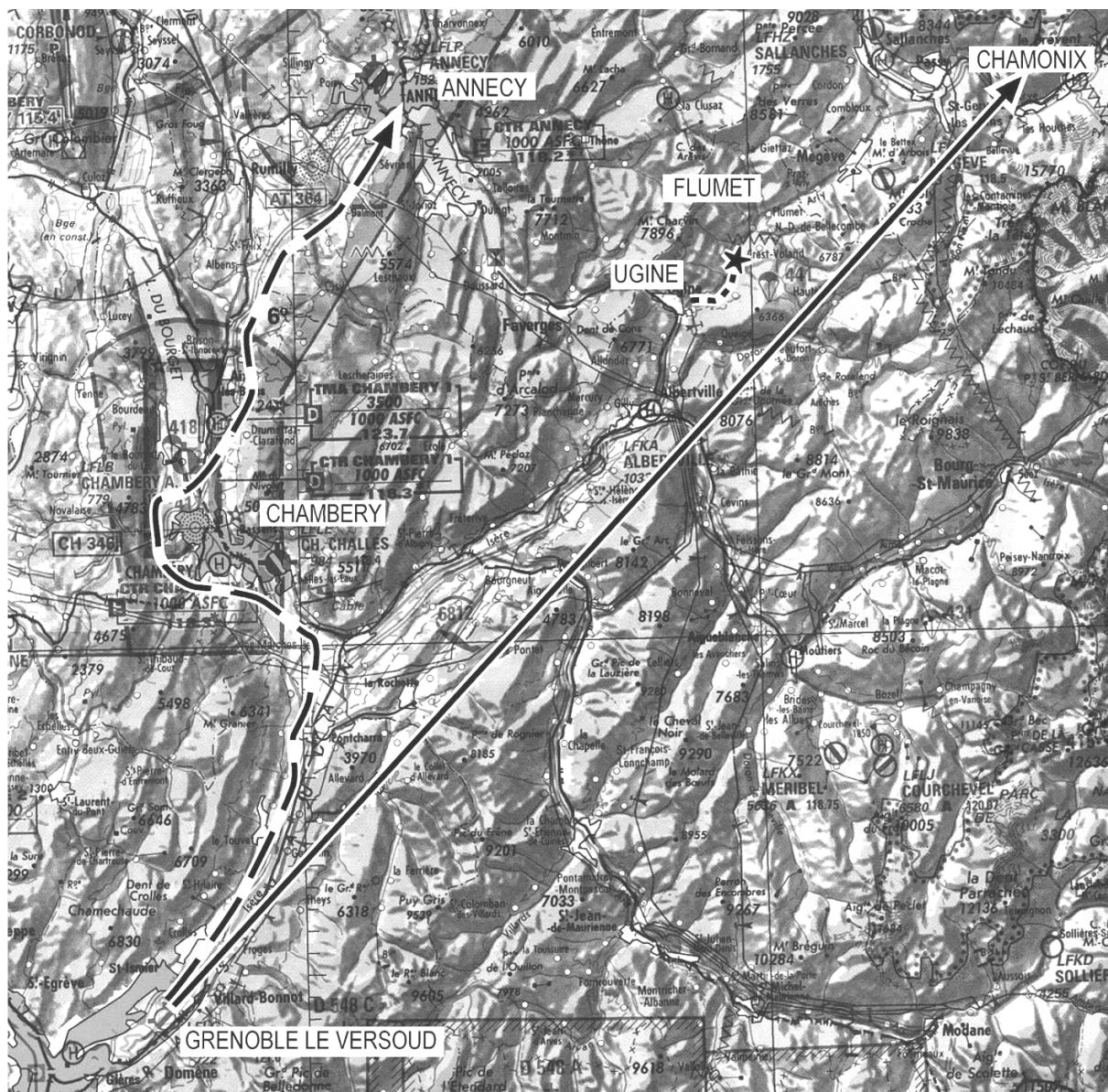
L'escale à Gap n'était pas mentionnée sur les documents de préparation de la navigation retrouvés après l'accident

Lors de son avitaillement à Grenoble le Versoud le pilote avait expliqué qu'il ne savait pas exactement quel cheminement il avait suivi pour atteindre la plate-forme. Il a ajouté qu'il ne connaissait pas le nom de l'aire de posé à Chamonix mais que les coordonnées de l'héliport étaient enregistrées dans son GPS.

Le site de l'accident se trouve sur le trajet Albertville – Megève, navigation initialement prévue par le pilote.

La ligne électrique, d'une tension de 42 000 volts, n'est pas balisée. Supportée par des pylônes distants de 1500 mètres, elle est constituée de trois câbles à une hauteur de 138 mètres sur le site de l'accident. Le seul obstacle mentionné sur cette carte est un câble qui traverse la vallée. Il se trouve à cinq kilomètres en amont du lieu de l'accident.

accident du Robinson R 44 G-SUNY le 5 août 2000



Itinéraire tracé par le pilote



Trajet préconisé par l'avitaillleur à Grenoble le Versoud



Trajet effectué par le pilote



Ligne électrique de 225 kV et plus (hauteur pouvant dépasser 150 pieds)
Power lines at least 225 kv (sometimes more than 150 Ft high)



Câble suspendu, traversée de vallée (à 300 pieds et plus)
Suspended cable crossing valley (at least 300 Ft high)

ATTENTION: certains obstacles peuvent manquer sur cette carte car y figurent seulement ceux connus des services officiels.
L'IGN ne fait que transcrire les renseignements collectés par eux dans le cadre de la procédure réglementaire sans être habilité à vérifier sur le terrain leur nature, leur position et leur hauteur.