

ACCIDENT

4 août 2005 - hélicoptère immatriculé F-GDFX

Événement : collision avec le sol lors d'un atterrissage sur une hélisurface.

Causes identifiées :

- choix d'une hélisurface inadaptée,
- prise en compte insuffisante des caractéristiques de l'hélicoptère,
- décision de transporter des passagers dans des conditions marginales.

Conséquences et dommages : passager gravement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : hélicoptère Eurocopter SA 315 B « Alouette 3 Lama ».

Date et heure : jeudi 4 août 2005 à 10 h 05.

Exploitant : société.

Lieu : Pic de la Sagette (64), altitude : 2 031 m.

Nature du vol : travail aérien.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 54 ans, CPL (H) de 1998, qualification SA 315 / 316 / 319 obtenue le 8 juillet 2005, 767 heures de vol dont 5 sur type et 8 dans les trois mois précédents, DNC pour le travail transport de charge sous élingue obtenue le 23 juillet 2005, habilitation à utiliser les hélisurfaces de 2003.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : FEW Cu à 1 000 pieds, visibilité supérieure à 10 km, vent 360 à 30° / 05 à 08 kt, température 10 °C, température du point de rosée - 5 °C, QNH 1028 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de la société de travail aérien, loue cet hélicoptère dans le but de réaliser des prestations, notamment de transport de charges à l'élingue. Il doit effectuer un total de huit allers et retours, entre le lac de Fabrèges (64) et un site de transmissions situé au Pic de la Sagette, pour remplacer une armoire technique usagée. Les deux premières et les deux dernières rotations doivent permettre le transport de son employé et des techniciens de la société cliente à quelques centaines de mètres du local de transmission. Les quatre autres rotations concernent le transport à l'élingue d'outillage, de l'ancienne armoire puis de la nouvelle, directement sur la terrasse du local.

Le pilote rejoint les techniciens de la société au bord du lac, au pied du Pic de la Sagette. Les passagers expliquent qu'il leur décrit le déroulement des vols : au premier atterrissage, il ne posera qu'un patin à terre, pour que les trois premiers passagers descendent, rotor tournant, du côté gauche. Le passager en place arrière gauche devra ouvrir la porte, la tenir, sortir et rester à genoux pendant que les deux autres descendront. Le pilote indique qu'il ne faut pas lâcher la porte car elle peut être endommagée par les effets du souffle du rotor.

Le pilote précise qu'il avait prévu d'atterrir à proximité d'une voie ferrée. Cette aire de posé avait été choisie lors de la reconnaissance des lieux effectuée à pied avec des représentants de la société cliente quelques semaines auparavant. Au cours de la première approche, il découvre la présence de bidons à proximité de l'aire de posé prévue. Il choisit une zone d'atterrissage en contrebas, sur une surface plus petite couverte d'herbe, parsemée de rochers et de cailloux. Cette surface, bordée par une cabane et une butte de terre, a une aire légèrement supérieure à celle du disque rotor.



Le pilote reconnaît l'aire de posé, puis approche face à la pente. Il demande aux premiers passagers qui débarqueront de déplacer des rochers pour faciliter l'atterrissage suivant. Le pilote explique qu'au cours du posé, il ressent « une résistance du côté gauche ». Il translate à droite et le rotor principal heurte la butte de terre située de ce côté. Le nez de l'hélicoptère s'oriente à gauche, le rotor anti-couple touche un talus, puis l'hélicoptère tourne sur sa droite. Le pilote plaque l'hélicoptère au sol vers l'avant et réduit le pas et la puissance.

Le passager arrière gauche est retrouvé étendu sur le sol. Les autres passagers et le pilote ont évacué sans problème.

Les blessures du passager sont compatibles avec les conséquences d'un choc sur une surface irrégulière, telle qu'un rocher, avec une énergie de l'ordre de celle d'une chute de deux à cinq mètres.

Le mécanisme d'ouverture de la porte gauche ne présente aucune anomalie.

Il n'a pas été possible de déterminer les conditions dans lesquelles le passager blessé, chargé d'ouvrir et maintenir la porte après l'atterrissage, s'est retrouvé hors de l'hélicoptère. Il ne disposait pas de casque pour communiquer avec le pilote. Il a vraisemblablement été amené à considérer qu'il devait ouvrir la porte lorsque le patin gauche toucherait le sol.

Le F-GDFX est plus puissant et le diamètre de son rotor est supérieur à celui du Hugues 300, hélicoptère sur lequel le pilote a une expérience plus importante.

Pour réaliser des prestations rémunérées, telles que le transport de charges à l'élingue, la société a déposé un manuel d'activités particulières (MAP) auprès de la DGAC. Ce document rappelle que le transport de passagers est interdit.

Les techniciens d'une autre société de télécommunications utilisent un véhicule tout-terrain pour accéder au site. Une télécabine assure également une liaison entre le lac et le Pic pendant les périodes estivales.