

ACCIDENT

18 février 2009 - hélicoptère immatriculé F-GMBH

Evénement :	heurt de la poutre de queue avec le sol et atterrissage dur lors d'un exercice de panne de régulation de carburant, en instruction.
Cause identifiée :	blocage involontaire de la commande de puissance par le pilote.
Facteur contributif :	difficulté de compréhension linguistique entre les personnes à bord, exécution d'un exercice de panne inopportun dans des conditions inappropriées.

Conséquences et dommages :	aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	hélicoptère EADS Eurocopter AS 350 B3 « Ecureuil ».
Date et heure :	mercredi 18 février 2009 à 11 h 00.
Exploitant :	société.
Lieu :	AD Annemasse (74).
Nature du vol :	instruction.
Personnes à bord :	pilote + instructeur + traducteur et organisateur du stage.
Titres et expérience :	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> pilote, 44 ans, CPL(H) de 2002, qualification de type AS 350 B3 plus, + environ 2 900 heures de vol dont 60 heures sur type, 120 heures dans les trois mois précédents dont 40 heures sur type et 2 heures sur type dans les vingt- quatre heures précédentes.<input type="checkbox"/> instructeur, 50 ans, CPL(H) de 2006, TRE de 2006, environ 7 800 heures de vol dont 5 000 sur type, 150 heures dans les trois mois précédents et 3 heures dans les vingt quatre heures précédentes.<input type="checkbox"/> passager, CPL(A) et CPL(H), environ 1 400 heures de vol, qualification de type AS 350 B3.

L'AS 350 B3 plus est un hélicoptère de nouvelle génération doté d'un système de secours automatique de régulation de carburant.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 050°/10 kt, BKN à 2 500 pieds, visibilité supérieure à 10 km, température 1 °C, température du point de rosée -3 °C, QNH 1021 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, appartenant à la police mexicaine, et l'instructeur effectuent le dernier vol des trois prévus pour ce stage de maintien de compétences. Ils sont accompagnés de l'organisateur du stage qui sert d'interprète du fait des difficultés de compréhension linguistique entre les deux pilotes.

Après une séance d'entraînement aux autorotations, l'instructeur propose d'effectuer des exercices de tenue machine en panne de régulation carburant. Il passe la commande de régulation de la position « automatique » à la position « manuelle » (selecteur AUTO-MAN sur MAN), le voyant rouge GOV s'allume accompagné de son signal sonore et la bague de serrage de la friction de la commande de pas général est desserrée. Le pilote réalise quelques exercices de translation sur l'aérodrome. Après un atterrissage, l'instructeur décide d'effectuer d'un circuit de piste complet en panne de régulation. Le pilote décolle en piste 30 et gère la puissance à l'aide de la poignée tournante. Il explique qu'à une hauteur d'environ 150 pieds, il constate que le régime du moteur est légèrement élevé et diminue la puissance. Le régime devient trop faible pour cette phase de vol et l'instructeur intervient sur la poignée tournante qu'il ne parvient pas à actionner. Il décide d'effectuer un demi-tour par la gauche afin d'atterrir en urgence dans l'enceinte de l'aérodrome pour éviter les bâtiments de la zone industrielle attenants à la plateforme. Il débute un flare trop bas au cours duquel la poutre de queue heurte le sol et l'hélicoptère atterrit durement. Les contacts sont coupés et les occupants évacuent l'hélicoptère.

Au cours de l'intervention de l'instructeur, il n'y a pas eu d'échange verbal entre les personnes à bord de l'hélicoptère.

L'examen du système de commande de puissance n'a révélé aucune anomalie.

Le manuel d'exploitation de l'AS 350 B3 décrit la procédure d'entraînement à la panne du régulateur de carburant. Il précise que l'exercice débute en vol stabilisé en mettant le sélecteur AUTO-MAN sur MAN. Le voyant rouge GOV s'allume et l'alarme sonore (gong) retentit .

Le manuel de vol précise dans le chapitre 4.4 (Vérifications avant décollage) : « Tableau de signalisation et d'alarmes : tous les voyants ETEINTS ».

