

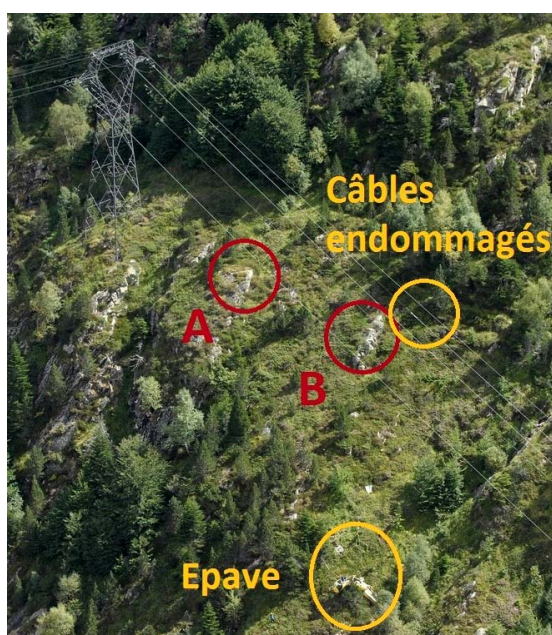
## Collision avec une ligne électrique

<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Hélicoptère Eurocopter AS 350 B3 immatriculé F-GPHE
<b>Date et heure</b>	Vendredi 31 août 2012 à 11 h 05 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Société de travail aérien
<b>Lieu</b>	Arrens-Marsous (65), à proximité de la centrale électrique du Migouélou, altitude 1 610 m
<b>Conséquences</b>	Pilote et mécanicien blessés, hélicoptère détruit

### CIRCONSTANCES

Le pilote et le mécanicien effectuent un vol afin d'amener deux peintres d'une hélisurface située dans la vallée jusqu'à proximité d'un pylône d'une ligne électrique. Ce dernier, situé sur une pente escarpée, doit être repeint. Un second vol est prévu afin de déposer du matériel au même endroit, sous élingue. Avant le vol de l'accident, le pilote a déjà effectué des rotations depuis l'hélisurface de départ au profit d'un autre client.



Le pilote pose le patin gauche à l'endroit prévu (A) lors de la reconnaissance, sous la ligne électrique, le nez de l'hélicoptère face à la montagne. Le vent est nul. Le mécanicien estime que le dévers est trop important pour permettre aux peintres de descendre en sécurité. Il en informe le pilote qui choisit de décaler l'hélicoptère de quelques mètres à droite (B). Les peintres descendent.

Le pilote explique qu'il recule l'hélicoptère sans prendre de hauteur et effectue un virage, à gauche selon ses souvenirs, pour retourner vers l'hélisurface. Les pâles du rotor principal heurtent les lignes électriques. Le pilote perd le contrôle de l'hélicoptère qui s'écrase dans la pente.

La hauteur des lignes électriques est plus importante à gauche qu'à droite. L'un des peintres déposés explique avoir vu l'hélicoptère tourner à droite lorsqu'il repartait.

La reconnaissance avait été faite le vendredi précédent par le pilote. Deux responsables de l'entreprise de peinture étaient à bord pour identifier un endroit de posé à proximité de chacun des différents pylônes du chantier. Pour le pylône

concerné, le pilote avait approché l'hélicoptère à proximité immédiate du point de posé repéré (A). Le site leur paraissait adéquat : le pilote avait estimé que la hauteur de la ligne était suffisante et permettrait de revenir avec une élingue de 5 m déposer le matériel. Le mécanicien n'avait pas participé à cette reconnaissance.

Le pilote est employé par cette société depuis 2008 à la base de Préchac (65) et travaille quasi exclusivement dans la région de Luz-Saint-Sauveur (65) depuis cette date. Il totalise environ 4 000 heures de vol dont environ 2 500 sur type et environ 200 dans les trois mois précédents, toutes sur type. Il a indiqué qu'il ne se sentait pas fatigué le jour de l'accident.

Le mécanicien est employé par cette société depuis de nombreuses années. Il est affecté à cette base depuis 1987.

Avant l'accident, le Manuel d'Activités Particulières (MAP) de la société contenait de nombreuses informations sur les erreurs et les facteurs humains. Il n'indiquait pas de pratique spécifique sur la façon de conduire une reconnaissance dans un environnement montagneux comportant des obstacles. A la suite de l'accident, la société a formalisé, dans un document d'enquête interne, des pratiques visant à prévenir la survenue d'un accident similaire. Elles concernent notamment la réalisation des reconnaissances, la composition de l'équipage, les trajectoires d'approches et de départ à proximité des obstacles, la conduite à tenir en cas d'imprévu lors d'un posé. La société prévoit de les insérer dans la prochaine mise à jour de son MAP.

## CONCLUSION

L'accident résulte d'une prise en compte inadéquate de l'environnement du second lieu de posé, retenu de manière improvisée. La présence à bord de l'hélicoptère de personnes différentes entre la reconnaissance et le vol de l'accident a conduit à un jugement différent sur le point de posé initialement prévu. Confronté à un avis défavorable inattendu de la part du mécanicien, le pilote a dû établir une nouvelle stratégie, en temps réel, sans prendre un recul suffisant.