



**Accident** du Robinson R44  
immatriculé **F-GZBD**  
survenu le 24 janvier 2018  
sur l'hélistation des Boisses (73)

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

<b>Heure</b>	Vers 13 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et deux passagers
<b>Conséquences et dommages</b>	Hélicoptère fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont issues principalement du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.</i>	

**Atterrissage dur, heurt des pales du rotor principal avec la poutre de queue**

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote, accompagné de deux passagers, décolle d'un terrain privé au Fayet (74) pour un vol dans le secteur de la Tarentaise. Alors qu'il est à une altitude d'environ 7 500 ft aux environs du barrage de Tignes, il lui semble que le moteur ne délivre pas assez de puissance et que l'hélicoptère vibre plus que ce dont il a l'habitude<sup>(2)</sup>. En raison de l'environnement hostile survolé, il décide d'interrompre le vol et d'atterrir sur l'hélistation des Boisses située à proximité du barrage. Il effectue son approche finale face au nord décalée sur le bord droit de l'hélistation. Il précise que son approche est effectuée sur un plan faible avec de la vitesse horizontale. Le pilote ne parvient pas à mettre en stationnaire l'hélicoptère qui continue à descendre et touche durement le sol. L'hélicoptère glisse et s'arrête contre un mur de neige. Le pilote arrête le moteur selon la procédure normale. La poutre de queue a été endommagée par les pales du rotor principal.

<sup>(2)</sup>Il précise qu'il avait l'impression de voler avec un hélicoptère en surcharge et qui vole trop haut.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

Les conditions météorologiques estimées par le pilote sur l'hélistation sont :

- ☐ vent calme ;
- ☐ CAVOK ;
- ☐ température environ 5 °C.

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé d'hélicoptère PPL(H) obtenue en mai 2011 et des qualifications R22, R44 et R66, totalisait 421 heures de vol dont 330 en tant que commandant de bord, et deux heures dans le dernier mois toutes sur cet hélicoptère.

L'examen de l'hélicoptère par l'atelier d'entretien n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement du moteur ou de défaillance pouvant expliquer le manque de puissance et les vibrations relatés par le pilote.