



Accident du Robinson R44

immatriculé F-GZBD

survenu le 24 janvier 2018

sur l'hélistation des Boisses (73)

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

Heure	Vers 13 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Hélicoptère fortement endommagé

*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.*

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

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

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⁽²⁾. 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.

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.