

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

Décollage avec un patin arrimé à la remorque de transport, basculement sur le côté, collision avec le sol

Aéronef	Hélicoptère Bell 47 G2 immatriculé F-GAMD
Date et heure	24 mai 2016 à 06 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Ampuis (69)
Nature du vol	Travail aérien
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote légèrement blessé, hélicoptère détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Après avoir effectué la visite prévol, le pilote décolle depuis la remorque de transport. L'hélicoptère, dont un des patins est toujours arrimé à la remorque, bascule sur le côté gauche et heurte le sol.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen sur site

L'examen de l'hélicoptère et de la remorque a confirmé la présence des deux brides d'arrimage sur le patin gauche (voir figure 1 ci-après).



Figure 1 - remorque de transport, patin gauche et brides d'arrimage

Les deux brides étaient oxydées et ne comportaient que quelques traces de peinture rouge ternie. Aucun dispositif de signalisation n'était présent.

⁽²⁾Déclaration de niveau de compétence.

⁽³⁾Annexe du terrain de sport de la municipalité d'Ampuis.

2.2 Expérience du pilote

Le pilote était titulaire d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère et de la DNC⁽²⁾ « épandage par hélicoptère ». Il totalisait environ 5 000 heures de vol dont 50 dans les trois mois précédents toutes sur type.

2.3 Témoignages

Le 23 mai, le mécanicien a convoyé l'hélicoptère par la route sur une remorque depuis le siège de la société. Arrivé vers 19 h 30 sur le site de décollage⁽³⁾, il a commencé, sous la pluie, la préparation de l'hélicoptère pour le vol du lendemain prévu à 7 heures. Cette préparation consistait à enlever les agrès d'arrimage de l'hélicoptère à la remorque, dont les quatre brides (deux par patins). Il a terminé vers 20 heures.

Le 24 mai à 06 h 45, le pilote et le mécanicien se sont rendus sur le site de décollage. Après avoir effectué la visite prévol, le pilote s'est installé en place gauche et a démarré le moteur. De son côté, le mécanicien, situé du côté droit de l'hélicoptère, a vérifié le niveau d'huile puis s'est rendu sur le site devant servir de base aux opérations d'épandage. Aucun des deux ne s'est aperçu que les deux brides du patin gauche n'avaient pas été enlevées.

Le pilote et le mécanicien confirment qu'il n'existe pas de procédure ou de check-list traitant de l'arrimage ou du désarrimage de l'hélicoptère sur la remorque.

3 - ENSEIGNEMENT ET CONCLUSION

L'accident est dû à l'oubli de retrait de deux des quatre brides d'arrimage des patins de l'hélicoptère sur sa remorque de transport, ce qui a entraîné le basculement de l'hélicoptère sur le côté gauche lors du décollage.

Ont pu contribuer à l'accident :

- ☐ l'absence de procédure ou de check-list pour le désarrimage et la préparation de l'hélicoptère après un transport routier ;
- ☐ l'utilisation de brides d'arrimage dont la couleur ne permettait pas de les distinguer facilement ;
- ☐ l'absence de dispositif permettant de signaler au pilote ou au mécanicien la présence des brides.