

## ACCIDENT

11 janvier 2006 - avion immatriculé F-GGQE

<b>Événement :</b>	perte de contrôle en montée initiale, collision avec le sol.
<b>Cause identifiée :</b>	sous-estimation des effets des turbulences générées par le rotor principal d'un hélicoptère.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aéronef détruit.
<b>Aéronef :</b>	avion Robin DR 400-120.
<b>Date et heure :</b>	mercredi 11 janvier 2006 à 15 h 35.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	AD Salon-Eyguières (13) exploité en auto-information.
<b>Nature du vol :</b>	local.
<b>Personnes à bord :</b>	instructeur + élève.
<b>Titres et expérience :</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> instructeur, 67 ans, PPL de 1957, FI de 1973, FE de 2000, 8 455 heures de vol dont environ 6 000 en instruction, 5 000 sur type, 100 heures dans les trois mois précédents toutes sur type.</li><li><input type="checkbox"/> pilote stagiaire, 17 ans, 55 heures de vol, 50 en double commandes dont 37 sur type.</li></ul>
<b>Conditions météorologiques :</b>	évaluées sur le site de l'accident : vent 290 à 090° / 03 à 08 kt, CAVOK, température 08 °C, QNH 1028 hPa.

### CIRCONSTANCES

L'élève décolle de l'aérodrome de Salon-Eyguières vers 15 h 15 pour un vol d'entraînement avec un instructeur. Ce dernier explique qu'à l'issue de trois circuits d'aérodrome main gauche pour la piste 34, l'élève réalise un posé-décollé. En montée initiale, à la vitesse indiquée de 135 km/h et à une hauteur d'une dizaine de mètres, l'instructeur perçoit de très fortes turbulences. Soudain, l'avion tourne et s'incline violemment vers la droite. L'instructeur reprend les commandes et positionne le manche et le palonnier en butée vers la gauche. Il ne parvient pas à rétablir l'attitude de l'avion. L'aile droite heurte le sol. L'avion glisse sur une quarantaine de mètres et s'immobilise sur le dos. L'instructeur et l'élève s'en extraient.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de défaillance pouvant être à l'origine de l'accident. Les volets sont trouvés braqués à 10°.

L'instructeur précise qu'un hélicoptère avait atterri sur la piste 34 quelques instants auparavant. Un pilote et un instructeur étaient à bord de cet hélicoptère bi-turbine Eurocopter AS 355 N « Ecureuil ». Ils expliquent qu'ils réalisaient des circuits d'aérodrome main droite pour la piste 34. Quelques secondes après leur message de position en dernier virage pour atterrir sur la piste 34, ils ont entendu le pilote du DR 400 s'annoncer en étape de base. En finale, ils ont suivi un plan d'approche faible en raison de la panne simulée d'une turbine. A proximité du sol, le pilote a appliqué la pleine puissance et a atterri entre la piste ULM et la voie de circulation (voir carte ci-après). Il a positionné ensuite l'hélicoptère à environ un mètre du sol en vol stationnaire. Lorsqu'il a entendu le message de remise des gaz du pilote du DR 400, il a atterri. Après quelques instants, il a décidé de tourner de 90° à gauche car il n'apercevait pas l'avion en montée initiale. Il a constaté que le DR 400 était retourné sur le sol.

La distance mesurée entre l'épave de l'avion et l'hélicoptère est de quatre-vingt-dix mètres. Il est vraisemblable que le faible vent de secteur nord a entretenu et déplacé vers la piste les turbulences générées par les pales du rotor de l'hélicoptère lors de son approche.

L'instructeur à bord du DR 400 explique qu'il a été surpris par l'intensité des turbulences générées par le rotor principal de l'hélicoptère. Il n'imaginait pas la persistance du phénomène dans les circonstances du jour.

