

CONDENSE / RESUME DU RAPPORT PILOTE Mr BOUTON

Accident ISMIZOU II A n° 423.

Date : 10.9.67 à 17.20 LP.
Lieu : 7 km au nord du SELEURIC Parc, 20 km à l'ouest de
MILMERRH.
A/C : PH IO U n° 1470.
Alt. : 250' au dessus du niveau de la mer.
Temps : Sans nuage. Visibilité 10 km.
Co. 40°C. - Vent S.S.O. 3 noeuds.
Charge :
Vide 970 kg.
Pilote 85 kg
3 Pass. 240 kg
50 VS GAI/Fuel 152 kg

1.448 kg.

Décollage à 17.15 après un démarrage normal. (T₄ 220.2.11.) Vérification lors du stationnaire, en effet de sol T₄ = 440°C et stable au pas = 14°, ce qui était considéré normal. Pas de vibration, ou bruits anormaux. J d'allumage de lampe w. Du stationnaire, translation et vol horizontal à v. 75 nœds et 3° à 150' au pas de 14°.

Au cours de la traversée d'une rivière de 50 m de large, (eau salée) j'ai entendu :

- 1) Un bruit métallique distinct.
- 2) Des bruits semblables à "pierre dans ventilateur".

et puis immédiatement les mesures pour l'autorotation en abaissant le collectif et en réduisant la V.I. au cyclique.

Au cours de l'avarie, je n'ai pas ressenti de changement d'attitude en lacet et j'ai rapidement remarqué que l'indicateur du N moteur clignait et j'ai gardé l'impression que la T⁴ était au-delà du secteur rouge. Je ne puis me rappeler que le voyant du W se soit allumé.

L'atterrissage a été effectué au pas maxime (butée élastique dégonflée) sur la berge de la rivière, le rotor de queue trempant dans l'eau. Application du frein rotor et neutralisation des interrupteurs.

Avant que les occupants n'aient pu évacuer l'hélicoptère, celui-ci a basculé sur le côté et est tombé dans la rivière.

Note l'après : [Le pilote pense que le moteur tournait toujours lorsque l'hélicoptère a basculé dans l'eau.]

Au démarrage, écoulement normal des drains microscopiques et écoulement de turbine.

Après le 1er vol du 10.9., le voyant de la booster ne s'éteignait pas, j'ai nettoyé la prise du sable qui s'y trouvait et PAS par la suite.

Au cours de la journée, il y eut quelques difficultés de démarrages. PR dépassé par la piste.

Après l'accident, j'ai vérifié ce que j'ai pu du SW qui était dans l'eau.

Le sable était libre, pas d'évidence d'avarie de piston arrière.

Note : Le jour de l'accident, j'ai volé 4 à 5 fois, sur PH 100 et n'ai pas remarqué d'anomalie de N, T⁴ ; PH 070... La PH était, comme sur tous les AS2000, plutôt basse mais dans le vert. Les 2 démarrages étaient de l'ordre de 440-450 au parallèle posé, mais jamais dans le Rouge.

J'ai constaté que les grilles, d'entrée d'air d'origine de nouveau encrassées, 20 % de réduction de surface, mais n'ai pu me rendre compte de l'encrassement après les grilles.