



Union Française de l'Hélicoptère

Réglementation Européenne

La séance de concertation sur l'application de la Part IS proposée par l'EASA la semaine dernière (voir la newsletter EHA du vendredi 02 mai dernier) a donné lieu à une présentation du sujet par l'Agence. [Le support de cette présentation](#) peut désormais être consulté en ligne. Les trente pages de celle-ci donnent la mesure de la complexité avec laquelle l'autorité aborde le sujet. On comprend que l'EASA se heurte à une définition qui fasse consensus, à propos du classement de la complexité des structures qui doivent appliquer ce règlement. Il semble aussi difficile de faire admettre l'idée de proportionner la résilience des systèmes d'informations utilisés face aux menaces cyber, avec les risques qu'elles font effectivement peser sur les entreprises au regard de leur taille, de leur volume d'activité et de leurs types de mission.

Réglementation nationale

L'arrêté sur l'exécution des vols locaux à titre onéreux avec des ULM a déjà fait l'objet le 25 mars dernier [d'un éditorial du SNEH](#) qui détaille les réserves que ce texte inspire à la profession. [Un avis récemment publié sur cet arrêté ULM](#) a appelé notre attention. Il apparaît d'autant plus intéressant qu'il émane d'un journaliste spécialisé, par ailleurs pratiquant de la micro-aviation de longue date. Or il rejoint l'analyse de l'UFH selon laquelle, en offrant un cadre légal à l'activité "VLO" des structures commerciales ULM, tout en organisant un écart d'égalité de traitement administratif et de gestion des risques avec les exploitants certifiés, cette évolution risque de signer la fin du concept français de l'ULM. L'activité non certifiée d'appareils entretenus et opérés sous la responsabilité de leurs pilotes, offrait une grande liberté et une pratique très autonome, en échange de l'acceptation de limites techniques et opérationnelles strictement définies.

Ce concept avait donné lieu à un cadre légal particulièrement adapté au vol de loisir, que l'Europe entière nous envoyait alors, et qui a permis l'essor et le dynamisme de cette activité dans notre pays.

Sécurité des vols

Prévention et bonnes pratiques

La VAI a mis en place avec l'USHST, une initiative pour [étudier l'adéquation de la santé mentale](#) et de l'état d'esprit des pilotes d'hélicoptères avec la sécurité de leur activité. Pour ce faire, un outil de [recueil de témoignages anonymes](#) a été mis à la disposition des pilotes qui souhaitent partager leur expérience en la matière.

Accidentologie

[Un rapport d'étape sur l'accident d'un Bell 206](#) au-dessus de New York le 10 avril dernier est disponible. Il donne des informations sur le déroulement de l'accident et sur l'historique de l'appareil. Les investigations font apparaître que l'appareil se serait soudainement disloqué en 3 parties (Fuselage, poutre de queue et ensemble BTP / mât rotor), mais n'avance pas encore d'explication sur les circonstances qui ont provoqué cette dislocation.

L'ATSB (bureau d'enquête australien) a publié [le rapport final d'analyse](#) d'un accident survenu à un hélicoptère Kawasaki HK 4 (version du Bell 47 assemblée au Japon) en septembre dernier. L'appareil a subi une perte de puissance alors qu'il survolait avec des passagers, un secteur non propice à l'atterrissage de précaution (zone hostile non habitée).

Les investigations ont montré que la défaillance résultait d'une fuite du circuit d'échappement ayant entraîné le dysfonctionnement du système de suralimentation du moteur.

Le pilote est cependant parvenu à poser l'appareil sans autres conséquences que des dégâts matériels.

Pour le cas où vous ne l'auriez reçue directement, vous pouvez consulter ici [la dernière newsletter de l'EHA](#).

Outre le sujet récurrent relatif au problème posé au secteur hélicoptère par la réglementation Part IS, aussi évoqué plus haut, elle fait cette semaine le point sur les dossiers de l'entrée non intentionnelle en IMC, et sur l'utilisation des carburants issus du développement durable.