



Réglementation européenne

Traitement de la charge administrative

Contrairement à l'habitude, cette synthèse commence par l'évocation des [dernières informations diffusées par l'EHA](#), vendredi premier août.

En effet, son thème central reprend directement l'analyse développée par [l'éditorial UFH / SNEH diffusé mercredi dernier](#) à propos des pistes à explorer pour enrayer l'accroissement du fardeau administratif imposé aux exploitants européens d'hélicoptères. Il se confirme que l'option consistant à graduer les exigences en fonction de la taille, ou d'une complexité restant à définir, des organisations qui opèrent des hélicoptères, suscite beaucoup de réserve. Sur ce point, l'analyse des associations françaises est partagée par HeliOffshore. Cela semble assez logique si l'on considère que l'exposition aux risques et vulnérabilités en vol dépendent bien plus du type d'activité, de son environnement géographique et des aléas météo, que du modèle d'organisation de l'opérateur. Tout au plus peut-on estimer que [le SGS sera un peu plus complexe à mettre en œuvre](#) en fonction du nombre de personnes à impliquer. Il est toutefois peu probable que l'application de contraintes procéduriers spécifiques soit vraiment de nature à améliorer l'efficacité de la gestion de la sécurité des exploitants dont les effectifs sont les plus importants.

En revanche, à peu près toutes les réactions recueillies par l'UFH à la lecture de l'éditorial et de la newsletter de l'EHA, s'accordent pour confirmer que le fardeau administratif reflète les dysfonctionnements structurels de l'harmonisation de l'application des règlements entre les pays membres, au moins autant que la complexité des textes eux-mêmes.

Enfin, ces publications ont suscité quelques commentaires intéressants des experts américains qui les lisent, notamment à propos de la manière dont les grands principes de l'aviation civile internationale sont appliqués en Europe au secteur de l'hélicoptère. Selon eux, si l'Administration Européenne est réticente à déroger aux règles de l'OACI pour les adapter correctement aux activités professionnelles du vol vertical, c'est peut-être en partie parce que sa gouvernance ne parvient pas (pas encore?) à appréhender l'activité aérienne purement intra-européenne comme relevant du trafic local.

Recommandations émises par les bureaux d'enquête

L'EASA a publié le 29 juillet dernier, la dernière édition de son répertoire des réponses aux recommandations de sécurité.

Si [ce document de 120 pages](#) porte le millésime 2025, il compile l'ensemble des recommandations étudiées par l'Agence la date de publication, qui ont fait l'objet d'une décision au cours des douze derniers mois, de sorte que la plupart de celles-ci ne sont pas des nouveautés.

Parmi les plus récentes, on y trouve par exemple pages 76 et 81, les réponses définitives de l'Agence qui approuve la mise en œuvre des recommandations ITAL-2024-007 & PORT-2020-001 concernant l'équipement CRFS des hélicoptères en service en fonction de leur capacité.

Concernant les éléments spécifiques au secteur hélicoptère, on lira avec intérêt les réponses aux recommandations UNKG-2016-013, 014 et 016 page 91 et suivantes, qui se rapportent à l'analyse de plusieurs accidents et incidents survenus au Royaume-Uni. Sont abordés entre autres l'installation et les caractéristiques des HTAWS, l'équipement en enregistreurs de vols, les données sur la survivabilité et l'évacuation après amerrissage.

Sécurité des vols

L'AAIB a publié [l'analyse d'un accident survenu à un Guimbal](#) Cabri G2, dont le pilote n'est pas parvenu à stopper un départ en lacet vers la gauche, lors de l'exécution d'un vol stationnaire au cours d'un vol d'instruction.

Les autorités finlandaises ont apporté [des précisions quant au traitement judiciaire de l'accident survenu le 17 mai dernier](#), au cours duquel deux appareils volant de conserve entre la Finlande et l'Estonie, sont entrés en collision. Une enquête au chef d'homicide par imprudence a été ouverte. Les investigations sur les circonstances de l'événement laissent en effet suspecter des violations des règles de l'air au regard de manœuvres assimilées à des conditions de vol en formation.

Organisation de l'EHA - création de l'HOAG (*)

Les exploitants professionnels d'hélicoptères seront contactés par l'EHA, directement ou par l'intermédiaire des organismes nationaux qui les représentent dans les pays où il en existe, en vue de les fédérer au sein d'un comité dédié. L'idée directrice est de disposer d'une structure interne à même de porter les intérêts et d'exprimer les avis des opérateurs au niveau Européen, à l'image de l'organisation de l'UFH avec le SNEH. Les détails de la démarche seront précisés à la rentrée.

(*) Helicopter Operators Activity Groupe