



Sécurité des vols

Le sujet du dernier podcast de la VAI sur la sécurité des vols, donne pour la première fois à François Lassale, l'occasion de s'exprimer en tant que président de l'association. Il y évoque l'importance de savoir "dire non" et la nécessité d'insuffler au sein des équipes, une culture qui leur permet de prendre les bonnes décisions, même quand elles ne sont pas sous la surveillance de leur encadrement.

A partir de son expérience d'exploitant, il aborde également la communication, la formation et la manière dont les organisations peuvent mieux accompagner les pilotes dans leurs prises de décision. Ici sur [YouTube](#).

[La large diffusion de la vidéo d'un accident](#) survenu en Afrique du Sud à un hélicoptère de lutte anti-incendie le long d'une paroi rocheuse, a donné à la communauté de la sécurité des vols, l'occasion de rappeler la vidéo produite par la fondation animée par Claude Virchard qui traite des effets de perspectives sur la perception du diamètre du disque rotor par le pilote. [Celle-ci](#) montre pourquoi la marge de sécurité latérale entre l'extrémité des pales et les obstacles peut-être sous-évaluée de 50 à 100% en fonction de la position du pilote par rapport à l'axe du rotor principal, et propose quelques pratiques à adopter pour réduire les risques afférents.

Drones et accidentologie

Le BEA-é a mis en ligne le rapport d'une enquête concernant le crash d'un drone S-100 opéré par la Marine Nationale, au cours d'un entraînement à son appontage en mer. [La lecture de ce dossier](#) est d'autant plus intéressante qu'elle préfigure sans doute l'évolution des procédures et de la gestion de la sécurité des vols impliquant un opérateur professionnel de drones lourds.

Drones et gestion de trafic

Si, comme ci-dessus, il n'y a pas de doute quant à la rigueur des procédures définies pour la mise en œuvre de drones par les Forces Armées, la situation générale est plus préoccupante. Le hasard veut que [l'une des plus récentes violations d'un espace aérien par un drone](#), se rapporte à la zone interdite du port militaire de Toulon.

Les échanges qui ont eu lieu sur le sujet à l'occasion du salon Verticon à Atlanta le mois dernier, ont confirmé combien l'inquiétude au sein de la filière est partagée au niveau international. Les opérateurs professionnels titulaires des agréments nécessaires pour proposer des prestations commerciales ne suscitent d'inquiétude de la part des exploitants d'hélicoptères que sur le terrain de la concurrence sur quelques marchés du travail aérien.

En revanche, nos contacts expriment des doutes quant à l'efficacité des [dispositifs d'identification électronique à distance des drones](#) comme moyen de surveillance et de régulation de leur trafic en espace aérien inférieur.

Plusieurs raisons sont avancées:

- A ce jour, les méthodes de régulation du trafic des drones et les moyens techniques associés ne sont pas harmonisés au niveau mondial.
- Pour l'instant, la gestion des trajectoires et des manœuvres de la plupart des drones dépend d'une liaison continue avec le sol. Lorsque celle-ci est rompue, le profil de vol relève le plus souvent d'une trajectoire de sauvegarde que plus personne ne peut contrôler.
- Rares sont les engins télépilotés à même d'exploiter directement les reports de positions et de mouvements des autres mobiles, de sorte que l'évitement d'urgence repose exclusivement sur la réactivité des pilotes des aéronefs classiques face aux alertes qu'ils peuvent recevoir et exploiter.
- Même si c'est l'ambition de dispositions telles que les U-Spaces, il n'existe pas vraiment de système de surveillance continue du respect des règles de circulation aérienne des drones.
- Or, les estimations avancées à Atlanta font état de près de 25 % du trafic de drones dits non coopératifs, c'est-à-dire qui ne satisfont pas aux règles de pénétration dans les zones réglementées et/ou aux exigences d'identification à distance. Ce peut être par naïveté (méconnaissance ou négligence des règles) ou par erreur. Mais ce sont les violations intentionnelles qui sont bien sûr les inquiétantes, et peut-être les plus nombreuses.

Un autre point préoccupant pour la sécurité des vols des hélicoptères est la recrudescence d'offres commerciales qui assument ouvertement proposer des drones de plus en plus sophistiqués pesés à 249,5 grammes pour rester conformes à [la classification "C0"](#) qui exempte leur propriétaire de la plupart des exigences européennes de qualifications et de déclarations, et dont on vente une portée pouvant aller jusqu'à 10 km.

A défaut de pouvoir proposer des solutions techniques réalistes, peut-être faudrait-il que les pouvoirs publics admettent que poser un regard complaisant face à l'essor des drones, n'est pas une solution propre à assurer la sécurité des aéronefs classiques.



Au chapitre de la réglementation, la newsletter de l'EHA évoque cette semaine la mise à jour de la Part 26 /CS 26 sur la navigabilité, qui traite de résistance contre l'incendie des circuits de carburant et des soutes des hélicoptères.

Il est aussi beaucoup question de l'empreinte environnementale de l'aéronautique, avec l'attention appelée par les experts européens sur l'importance d'aborder la réduction des émissions autres que le **CO₂**, alors que Le Parlement Européen est en train d'élaborer une stratégie de transition énergétique qui prendrait en compte les impératifs de coûts et de compétitivité.

[Tous les détails et les liens sont consultables ici.](#)