

Gestion de la sécurité des vols

L'ESPN-R a mis à jour son manuel SGS à l'adresse des exploitants d'hélicoptères et les outils associés. Il a été entièrement revu et enrichi afin de refléter les meilleures pratiques actuelles en matière d'organisation et de procédures de gestion de la sécurité.

Il permet d'aider les exploitants à assurer la conformité de leurs organisations aux dernières prescriptions réglementaires européennes applicables, notamment :

- Règlement (UE) n° [748/2012](#) – Conception et production
- Règlement (UE) n° [1321/2014](#) – Maintien de la navigabilité (maintenance Part-CAMO et Part-145)
- Règlement (UE) n° [1178/2011](#) – Formation des équipages
- Règlement (UE) n° [965/2012](#) – Opérations aériennes
- Règlement (UE) n° [2023/203](#) – Partie IS – Sécurité de l'information

[Voir ici la présentation complète](#) de cette publication(en anglais)

Les documents eux-mêmes [sont disponibles en téléchargement sous Word](#), de façon à faciliter leur adaptation à chaque exploitant.

Pour animer la mise en œuvre de votre SGS, connaissez-vous la chaîne vidéo de Peter Gillies ?

Sa série de clips au format court de Youtube est conçue comme une série d'affiches animées de moins de 40 secondes, pour rappeler les bonnes pratiques, les risques et les recommandations sur l'ensemble des problématiques relatives à la gestion de la sécurité des vols des hélicoptères. A titre d'exemple, [la dernière en date traite de la panne carburant](#).

Il propose aussi [des playlists de format légèrement plus long](#) pour approfondir certains thèmes.

Cadre réglementaire

L'éditorial publié la semaine dernière, intitulé "[Nous ne sommes plus à un paradoxe près](#)", a suscité un nombre de réactions de soutien inhabituellement élevé, et pas seulement en France. C'est à n'en pas douter le signe que les incohérences de la stratégie des législateurs et le manque de pragmatisme des instances de décision et de contrôle, sont des thèmes particulièrement porteur au sein de la filière du vol vertical.

Certe l'audience régulière de l'UFH est globalement acquise aux causes que nous développons avec le SNEH, mais il convient de signaler que parmi les représentants des autorités qui nous lisent, certains ont voulu, à titre tout à fait personnel, exprimer la concordance des propos tenus avec leur perception des problématiques qui entravent les perspectives du secteur.

Tous les échanges confirment que le socle réglementaire est mal adapté, trop complexe et trop instable. Les réglementations européennes ne sont pas structurées pour harmoniser leur traitement au niveau national.

Ce point a été abordé avec des exemples précis détaillant leurs conséquences jusqu'au Parlement Européen en Décembre dernier

Mais ces échanges ont aussi permis de confirmer un autre aspect du sujet. Pour beaucoup d'interlocuteurs de l'UFH, la façon dont on fait appliquer la réglementation aujourd'hui aggrave le problème. Les contrôles de conformité, les audits et l'étude des dossiers de sécurité semblent de plus en plus fréquemment abordés comme des confrontations ou la concertation n'aurait plus toujours de place, entre des usagers en difficulté et des représentants de l'autorité intransigeants. Si rien n'est fait pour enrayer l'amplification du sentiment de défiance qui résulte de cette situation, il est à craindre que les grands principes que l'ensemble de la communauté aéronautique est censée mettre en œuvre pour faciliter les choses sous l'angle des facteurs humains, comme [la culture juste](#) et la [formation basée sur les compétences](#), n'approchent jamais les résultats escomptés.



[La dernière lettre d'information](#) éditée par l'EHA revient sur les dossiers abordés lors de la réunion plénière de ses adhérents qui s'est tenue à Stockholm en début de mois, et aborde la préparation de la prochaine réunion de la R-Comm.