

Sécurité des vols

Prévention des accidents et promotion des bonnes pratiques

L'EASA a mis en avant plusieurs publications relatives à la gestion de la sécurité ces dernières semaines :

L'opérateur Yorkshire Air Ambulance a partagé [la campagne de sensibilisation](#) qu'il a conçu sur la sécurité des appareils et des personnes au sol lors des manœuvre des hélicoptères de secours sur l'espace public.

Le manuel d'aide à la conformité des exploitants d'hélicoptères et les outils associés pour la mise en place et le fonctionnement de leur système de gestion de la sécurité, ont été actualisés par l'ESPN-R. L'ensemble est [disponible en ligne sur EASA Community Network, ici](#).

Une information détaillant les technologies étudiées par l'EASA et plusieurs groupes de travaux internationaux pour l'amélioration de la sécurité des hélicoptères [est paru en début de mois](#).

Les axes d'étude sont classés en cinq catégories principales :

1. Technologies d'amélioration de la conscience de la situation, de détection et d'évitement
2. Technologies de suivi de l'état technique des appareils, de leur potentiel, et leur utilisation pour assurer la maintenance prédictive.
3. Technologies d'aide au pilotage par l'automatisation des commandes et la gestion des informations.
4. Moyens d'instruction et d'entraînement par simulateurs.
5. Conception de la structure des aéronefs, résistance au crash et équipements individuels pour améliorer la survivabilité.

Rapport du BEA sur un accident en instruction

Le BEA a publié le compte-rendu de l'accident survenu à un hélicoptère Robinson R22 en séance d'instruction, après avoir décollé de l'aéroport de Cannes Mandelieu.

[Le rapport](#) pointe l'absence de mise en autorotation immédiate après une perte de puissance dont l'origine est incertaine. Les conditions atmosphériques propices au givrage du carburateur offrent une explication possible. Les symptômes de ce phénomène ont pu être masqués assez longtemps par le fonctionnement du régulateur de puissance (governor) pour retarder la réaction de l'instructrice au-delà des limites qui auraient permis de préserver la rotation du rotor principal.

Plusieurs circonstances ont pu contribuer à l'enchaînement qui a conduit à l'accident :

- 1.L'instructrice semblait sous traitement anti-douleur et anti-inflammatoire
- 2.L'évaluation des risques de givrage au regard des conditions de température peut avoir été biaisée par la sensation de chaleur à l'intérieur de l'habitacle.
- 3.L'utilisation de casques à réduction active de bruit ambiant peut masquer la perception auditive du fonctionnement du moteur.
- 4.Chercher à comprendre l'origine d'un problème moteur et tenter de le résoudre, peut retarder la réduction du pas collectif et compromettre la mise en autorotation.



La semaine dernière, [la newsletter de l'EHA](#) s'est concentrée une nouvelle fois sur la proportionnalité des exigences administratives avec la taille des entreprises qui exploitent des hélicoptères. Si le cadre réglementaire se doit de maintenir un standard rigoureux, la transposition des normes applicables aux grandes compagnies aériennes de transport de masse, impose une pression administrative qui complexifie inutilement la gestion des petites et moyennes entreprises, sans participer concrètement à l'amélioration de la sécurité de leurs opérations.

L'EASA est consciente du problème et a mis en place un programme conjoint SAB/MAB pour engager la simplification du cadre réglementaire. Depuis la dernière session de la R-Comm, [une feuille de route a été proposée](#). Elle découle du sondage qui a été réalisé au cours du dernier trimestre de l'année dernière dont les résultats concordent avec le constat dressé depuis longtemps par les membres de la R-Comm (voir les 6 problèmes récurrents listés à la page 4). Les travaux conduisent à proposer l'engagement de 8 tâches réglementaires (voir page 9). On relèvera avec intérêt que si l'une d'elle est dédiée à l'aviation légère de loisirs, aucune tâche n'est spécifique à l'hélicoptère. La prise en compte de la simplification et de l'harmonisation des règles SPO par la RMT 0774 (OPS) peut toutefois conduire à une amélioration significative des contraintes administratives imposées aux exploitants d'hélicoptères, pour peu que la tâche soit conduite avec pragmatisme et rationalité.

En outre, il ne faut pas espérer que l'ensemble de la problématique trouve une solution rapidement. Les délais de mise en œuvre annoncés s'échelonnent de mi 2027 jusqu'au deuxième trimestre 2032 pour la RMT 0772-1 qui doit améliorer l'attribution des licences des mécaniciens (voir page 18).