



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# ACTUALITÉ DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ DE L'ETAT PSE



# Les quatre piliers de la gestion de la sécurité: ANNEXE 19 OACI

## Programme national de sécurité

Politique, Objectifs et ressources de l'état

Législation aéronautique

Exploitation spécifique

Systèmes et fonctions de l'état

Personnel technique qualifié

Gestion des risques de sécurité par l'état

licences, certification, autorisation, approbation

Obligations SGS

Enquêtes sur les accidents et les incidents

Détermination des dangers et évaluation des risques

Gestion des risques

Assurance de la sécurité par l'état

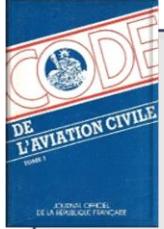
Obligation de surveillance

Performance de sécurité de l'Etat

Promotion de la sécurité

Activités internes de communication et de sensibilisation

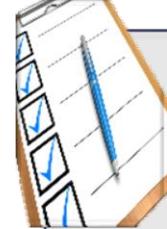
Activités externes de communication et de sensibilisation



La réglementation



Certification



Surveillance



Indépendance-  
Compétences -  
Valeurs



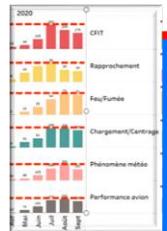
Enquêtes et  
accidents



Sanctions



Protection de  
l'information



Evaluation et maitrise  
des risques



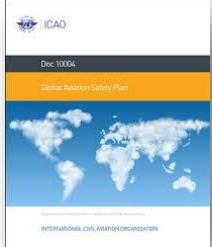
Remontée et  
redescente des  
informations



Culture de sécurité



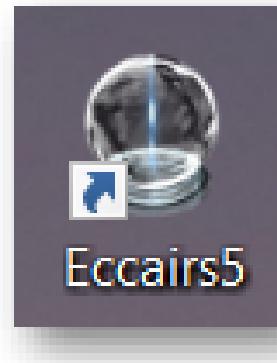
Promotion de  
sécurité



GASP



EPAS



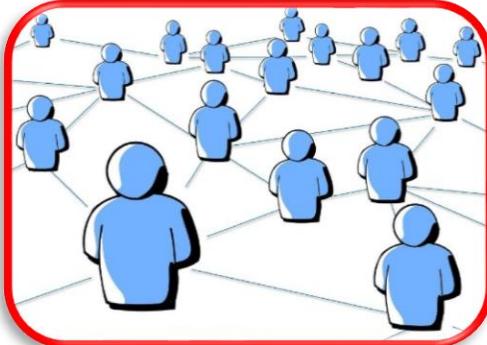
**BEA**  
Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la sécurité de l'aviation civile



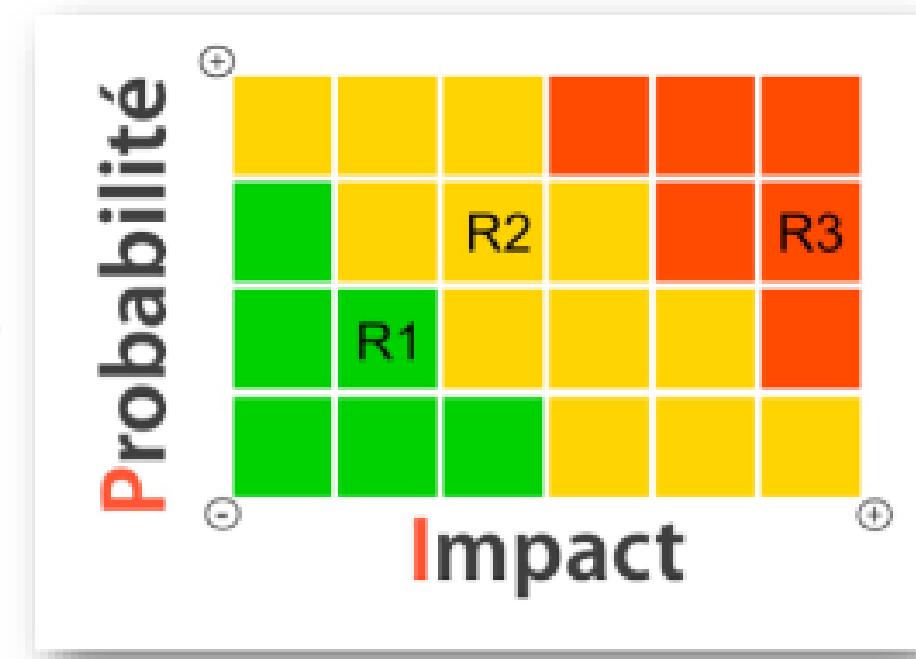
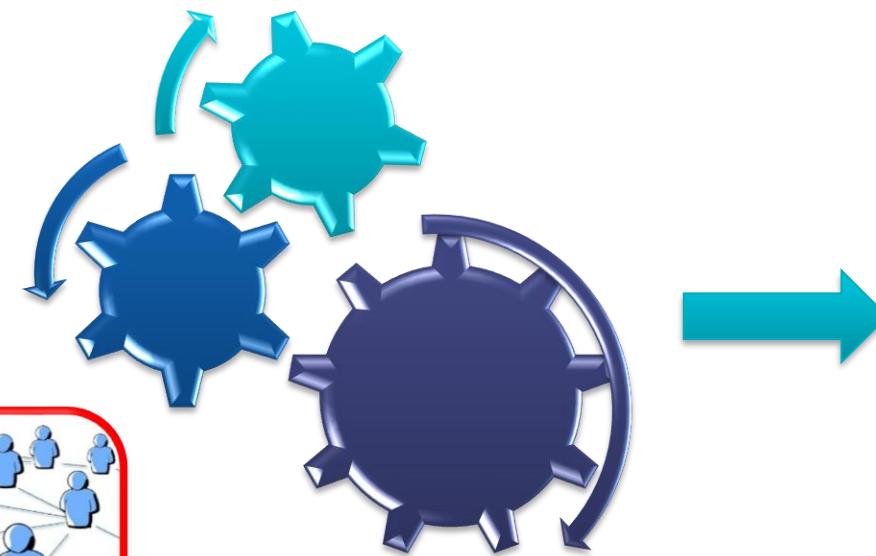
Identification des risques



Surveillance

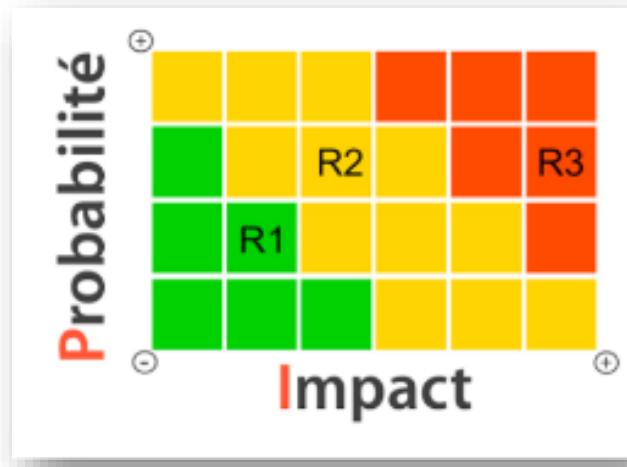


RSVF

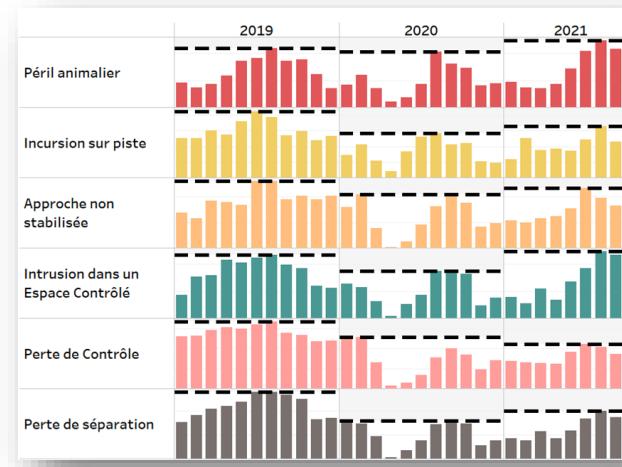


# Des risques aux actions

## Identification des risques

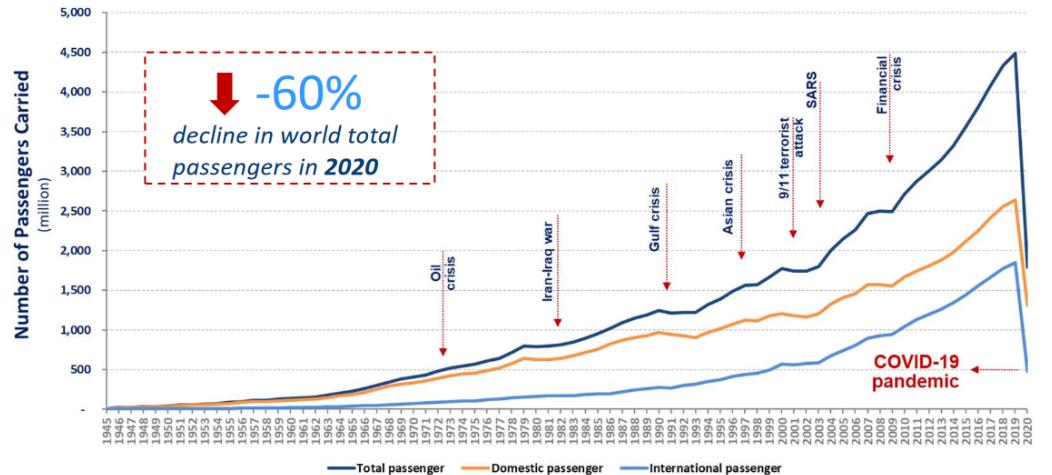


## Indicateurs

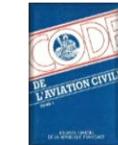


## Statistiques

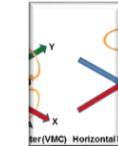
World passenger traffic evolution  
1945 – 2020



La réglementation



Surveillance



Promotion de sécurité



Symposium



Publications



Culture de sécurité



# Principaux sujets des revues de sécurité

## COVID 19

Risques liés à la crise sanitaire  
(RS 28)

Etude des risques faible activité  
(RS 29)

Préparation webinaire  
faible activité

## Accidentologie Aviation légère

Chiffres 2020-2021

Méthode d'analyse  
« Comprendre pour prévenir »

BEA : Givrage des admissions des  
moteurs à pistons

## Thèmes présentés

Culture juste : outils de l'autorité

Global Reporting Format

Tri-ops des Notams

Réseau des réseaux

## Thèmes suivis

Brouillage 5G

I-conspicuity

Suites du symposium batteries  
lithium

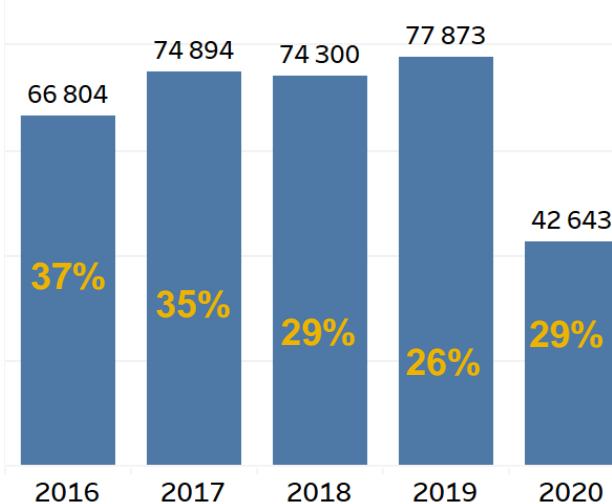
Mise à disposition d'IRMA pour  
certains AFIS

GAPPRE

Plan d'action « Ruitor »

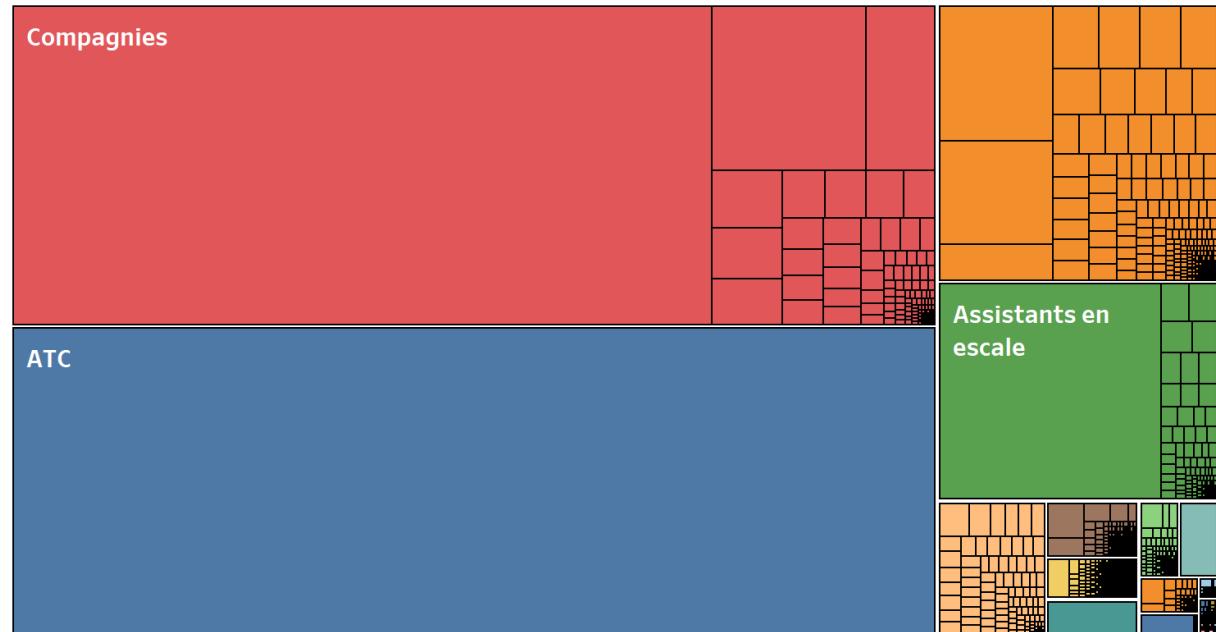
# Comptes-rendus de sécurité en France

## Nombre de CR



% du total Européen

## Par type d'organisation



## Plus de 2000 organisations

### Déficits

- Petits opérateurs
- Hélicoptères
- Aviation légère
- Propriétaires isolés

### A améliorer

- Qualité des analyses
- Classification du risque

ECCAIRS 2 - SRIS 2

ERCS – European Risk Classification Scheme

# Extraction 2019-2021: environ 300 évènements

Pannes, rapprochements, obstacles, pilotage à l'atterrissement, aérologie, souffle risque aviaire, treuillage, FOH...

1. Pannes .....	2
1.1. Blocage du pas général à la mise en stationnaire.....	2
1.2. Procédure mono moteur.....	4
1.3. Ouverture inopinée d'une porte en vol .....	4
1.4. Fluctuation anormale du régime moteur engendrant augmentation régime rotor .....	5
1.5. Perte bouchon réservoir .....	6
1.6. allumage voyant colmatage filtre .....	7
1.7. allumage voyant limaille moteur en translation d.e.s. ....	8
1.8. Découverte de TAGS sur l'aéronef lors de la visite pré-vol.....	9
1.9. JET A1 indisponible sans Notam.....	10
2. Airprox .....	11
2.1. Croisement et évitement avec patrouille de chasseurs.....	11
2.2. AIRPROX .....	12
2.3. AIRPROX .....	14
2.4. Airprox - Réclamation : souffle rotor .....	15
2.5. Atterrissage brutal.....	16
2.6. Message radio sur mauvaise fréquence Airprox.....	16
3. Obstacles .....	16
3.1. Évitement ligne électrique idem 17 ? .....	16
3.2. Évitement ligne électrique .....	17
3.3. Présence de grue non signalée proche trouée d'approche .....	18
3.4. Installation d'une tente à proximité d'une hélistation .....	18
3.5. Installation d'une tente à proximité d'une hélistation .....	19
3.6. Tente sous axe proche hélistation .....	20
3.7. Ambulance sur FATO .....	20
4.1. Perte de référence extérieur à l'atterrissement.....	21
4.2. Atterrissage en patrouille de 3 hélicoptères à Tarbes LFBT .....	22
4.3. Incursion patrouille hélicoptère .....	23
4.4. Présence de grue non signalée proche trouée d'approche .....	23
5. Aérologie.....	24
5.1. Turbulences sur hélistation .....	24
6. Souffle .....	26
6.1. Souffle rotor sur tente.....	26
6.2. Dégâts liés au souffle rotor .....	26
6.3. Vitre véhicule brisée suite souffle.....	27
7. Risque Aviaire .....	28
7.1. Heurt de volatile.....	28
7.2. Déplacement d'un objet par le souffle rotor .....	29
7.3. Évitement collision aviaire .....	30
8. Treuillage .....	30
8.1. Incident lors d'un treuillage héliporté .....	30
9. FOH .....	31
9.1. Stress et pression équipe médicale facteur humains.....	31
9.2. DECOLLAGE CONTRE QFU FH .....	33
Vol équipé d'un masque .....	33

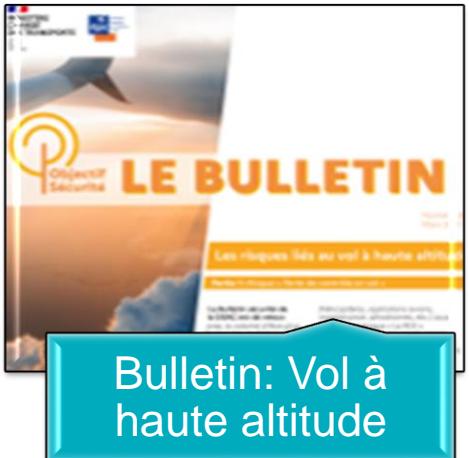
# Promotion de la sécurité



<https://www.ecologie.gouv.fr/objectif-securite>  
[eepurl.com/gKuamX](http://eepurl.com/gKuamX)

Objectif Sécurité est le label de promotion de la sécurité de la DSAC. Il regroupe toutes les publications visant à fournir à chaque acteur des informations utiles et nécessaires, dans un objectif d'amélioration continue de la sécurité.

Ambition : améliorer la conscience collective des enjeux de sécurité, et participer au développement d'une culture de sécurité partagée



Bulletin: Vol à haute altitude



Safaer



Tarmac



La veille

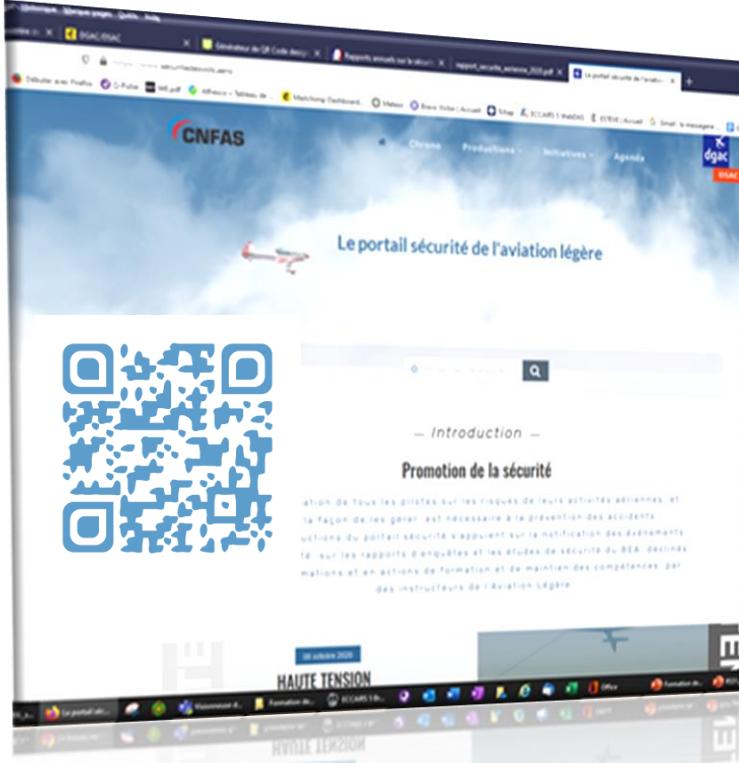


Rex incident

# Autres publications



## Portail sécurité de l'aviation légère



## Horizon 2023



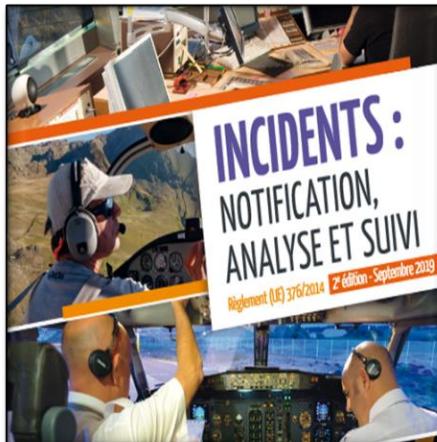
## Rapport sécurité



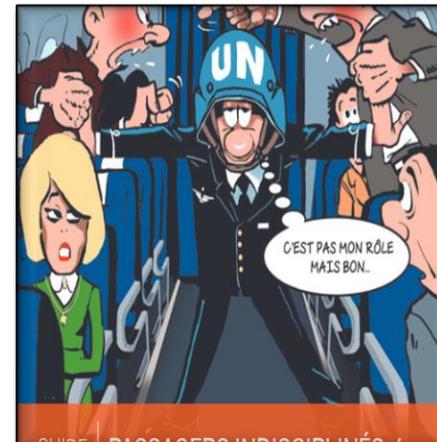
## Guide culture juste



## Guide notifier un incident



## Guide Paxi



## Affiches traduites



# Info-sécurité : parutions depuis un an

*Elles sont établies dans le but d'attirer l'attention sur un problème particulier, et peuvent leur proposer des actions, sans que celles-ci soient assorties d'obligations réglementaires de mise en œuvre*

Perte de signal  
GPS



Prévention Fumées  
– Odeurs

<https://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac>

Port du casque en  
hélico



Reprise des manif  
aériennes



Risques  
d'interférence 5G

<https://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac>

Prévention  
obturations pitots



Accueil hélico hors  
hélistation



Transport de  
charges à l'élingue



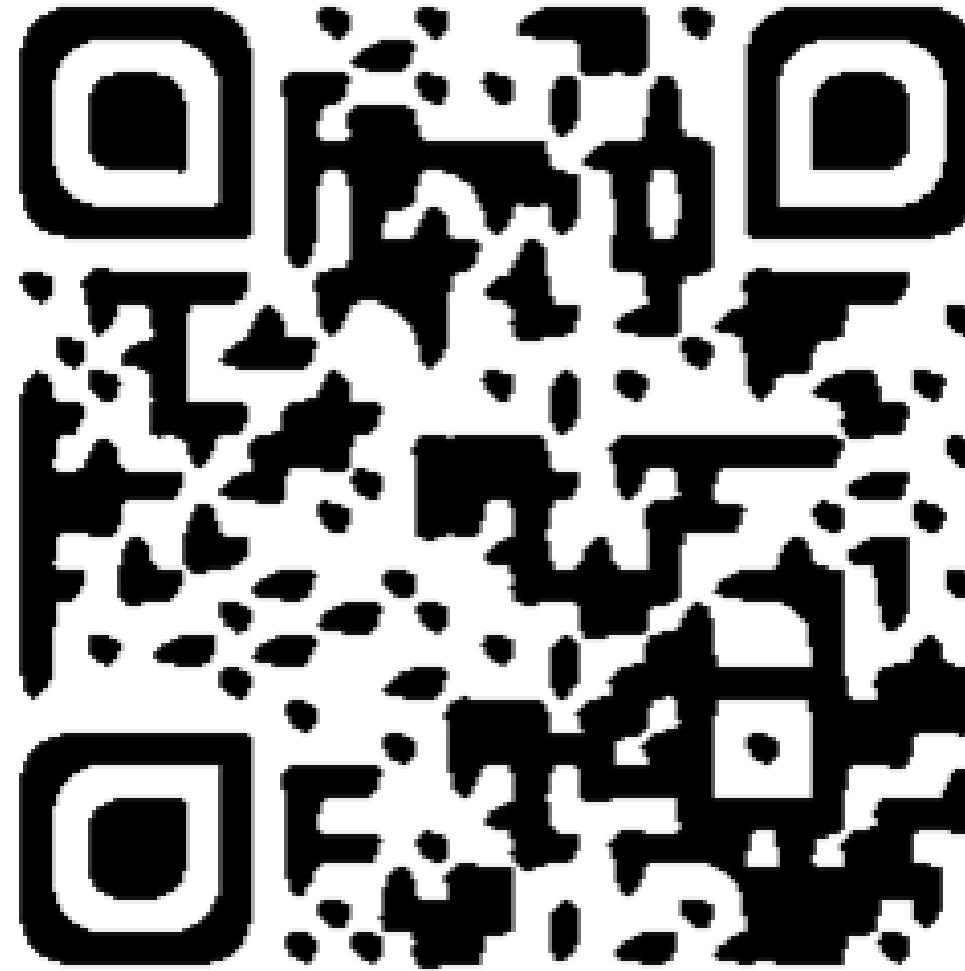
INFO SÉCURITÉ DGAC N° 2021/06	
<small>Une info-sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié. Cette info-sécurité est disponible sur : <a href="http://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac">http://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac</a></small>	
Opérateurs concernés	Exploitants d'hélicoptères réalisant des opérations de transport de charge à l'élingue
Sujet	Transport de charges à l'élingue
Objectif	Sensibiliser les opérateurs sur les risques liés au transport de charges à l'élingue (perte involontaire, heurt de l'élingue avec les rotors ou un obstacle au sol...) et sur la nécessité d'aborder cette activité selon une analyse des risques adaptée conduisant à la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées
Contexte	<p>Entre 2014 et 2020, 22 événements relatifs à une perte involontaire de charge transportée à l'élingue ont été enregistrés en France et au fil du temps le nombre d'événements recensés ne semble pas diminuer. Les analyses de ces événements ont conduit aux constats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 14 seraient due à un mauvais conditionnement de la charge ou à une méconnaissance des procédures de la part des spécialistes de tâche (neigeur) ;</li> <li>- 5 seraient la conséquence d'une rupture de l'élingue ou du crochet ;</li> <li>- 3 seraient imputables à une action involontaire du pilote.</li> </ul> <p>Ces événements graves se traduisent le plus souvent par une destruction de matériel, mais peuvent aussi mettre en danger les tiers survolés, les pilotes et les personnels spécialisés.</p> <p>Les procédures mises en place par l'exploitant ainsi que la formation des personnels spécialisés doivent donc garantir une maîtrise appropriée des risques spécifiques liés à cette exploitation.</p> <p>Rappelons que les transports de charges externes au-dessus d'une agglomération, d'un rassemblement de personnes ou d'un établissement « Seveso seuil haut », ainsi que tout hélicoptère de personnels spécialisés comme charges externes sans capacité de maintenir le stationnaire hors effet de sol en cas de panne moteur, sont considérés comme activités spéciales et doivent être assurées au sens de la réglementation ( Cf règlement AIROPS UE 965/2012 port SPO et arrêté du 18/08/2016).</p>
Actions recommandées	<p>Afin de réduire les risques pour les personnes et les biens survolés ainsi que pour les personnels exposés, la DSAC recommande aux exploitants de s'assurer que les procédures opérationnelles développées pour la réalisation de ces opérations prennent en compte en particulier les points suivants (cf point réglementaire SPO SPEC HESLO) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le retour d'expérience global sur ces opérations à travers une veille de sécurité active : chez d'autres exploitants, dans d'autres Pays EASA, par les constructeurs d'hélicoptères ou fabricants de matériel de levage, par la lecture et l'exploitation de rapports d'experts de sécurité BEA, de rapports étrangers équivalents ou d'autres sources pertinentes ;</li> <li>- Promouvoir au sein des exploitants une culture de la notification et du retour d'expérience</li> <li>- Le choix d'un matériel de levage éprouvé et fiable, son installation et son utilisation conformément aux préconisations du ou des constructeurs dans une configuration la plus standard possible ;</li> <li>- Concernant l'emballage ou le collage de la charge, le rappel de la nécessité réglementaire d'employer des dispositifs adaptés à l'usage aéronautique. Ces derniers sont en effet nettement renforcés par rapport aux normes terrestres</li> </ul>

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info-sécurité DGAC est à adresser à : [rex@aviation-civile.gouv.fr](mailto:rex@aviation-civile.gouv.fr)

Info Sécurité DGAC N° 2021/06 - Version du 01/09/2021

# Symposium 2021 (2 décembre) : incursions sur piste







**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# MERCI DE VOTRE ATTENTION

