



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ACTUALITÉ DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ DE L'ÉTAT PSE

Les quatre piliers de la gestion de la sécurité: ANNXE 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

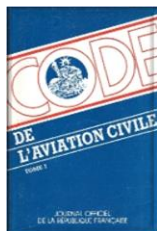
Performance de sécurité
de l'Etat

Promotion de la sécurité

Activités internes de
communication et de
sensibilisation

Activités externes de
communication et de
sensibilisation

Amélioration de la sécurité : les leviers de l'Etat



La réglementation



Certification



Surveillance



Indépendance-
Compétences -
Valeurs



Enquêtes et
accidents



Sanctions



Protection de
l'information



Evaluation et maîtrise
des risques



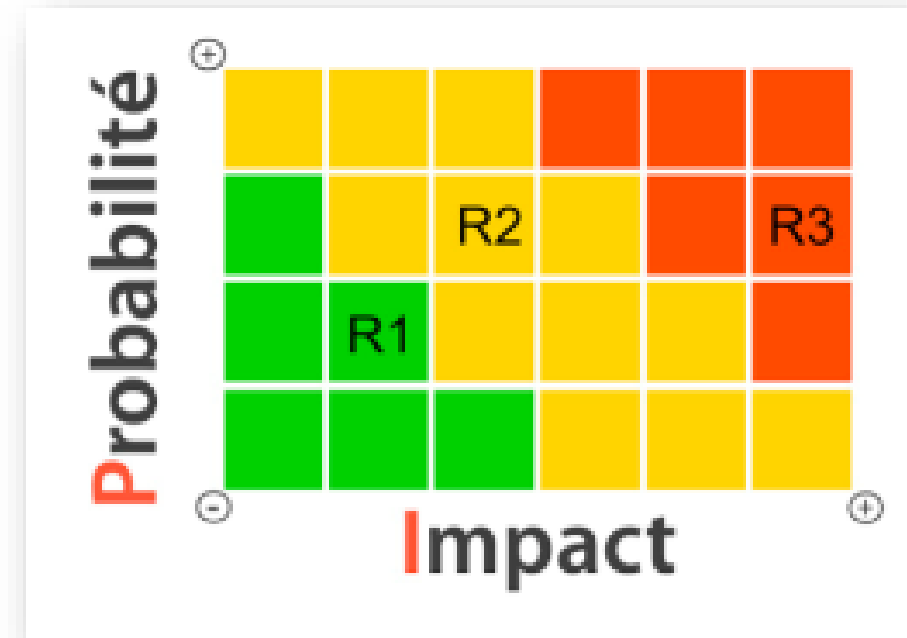
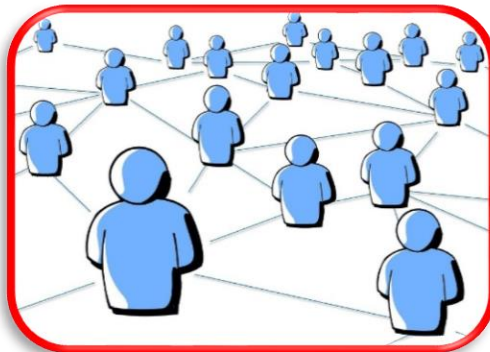
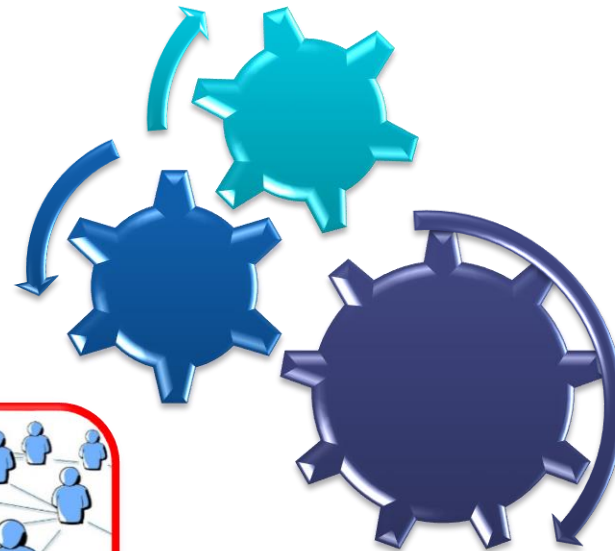
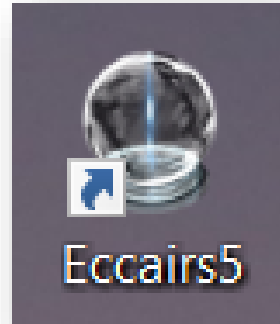
Remontée et
redescende des
informations



Culture de sécurité

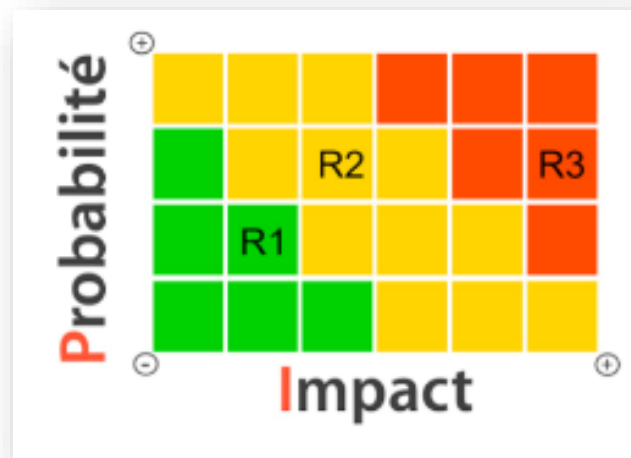


Promotion de
sécurité

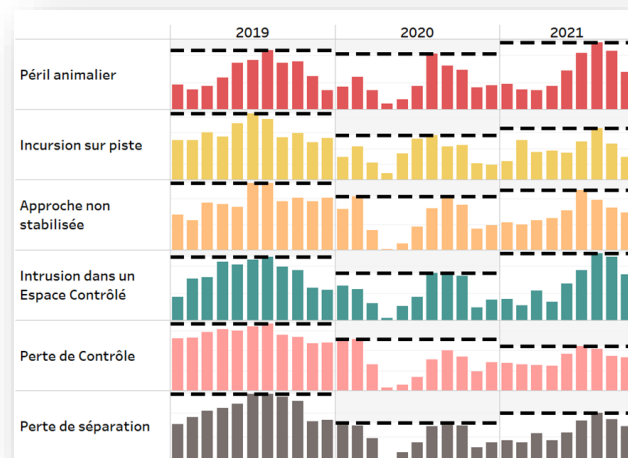


Des risques aux actions

Identification des risques

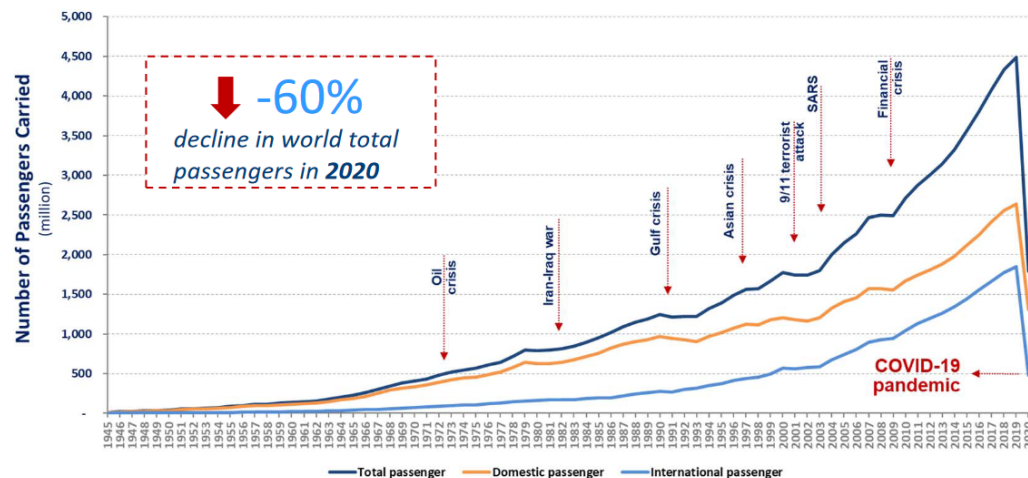


Indicateurs

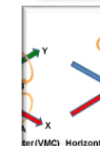


Statistiques

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

Thèmes suivis

Brouillage 5G

I-conspicuity

Suites du symposium batteries
lithium

Mise à disposition d'IRMA pour
certains AFIS

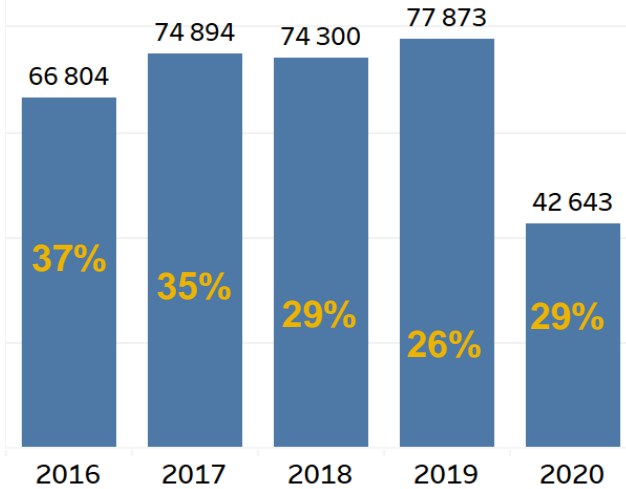
GAPPRE

Plan d'action « Ruitor »

Réseau des réseaux

Comptes-rendus de sécurité en France

Nombre de CR



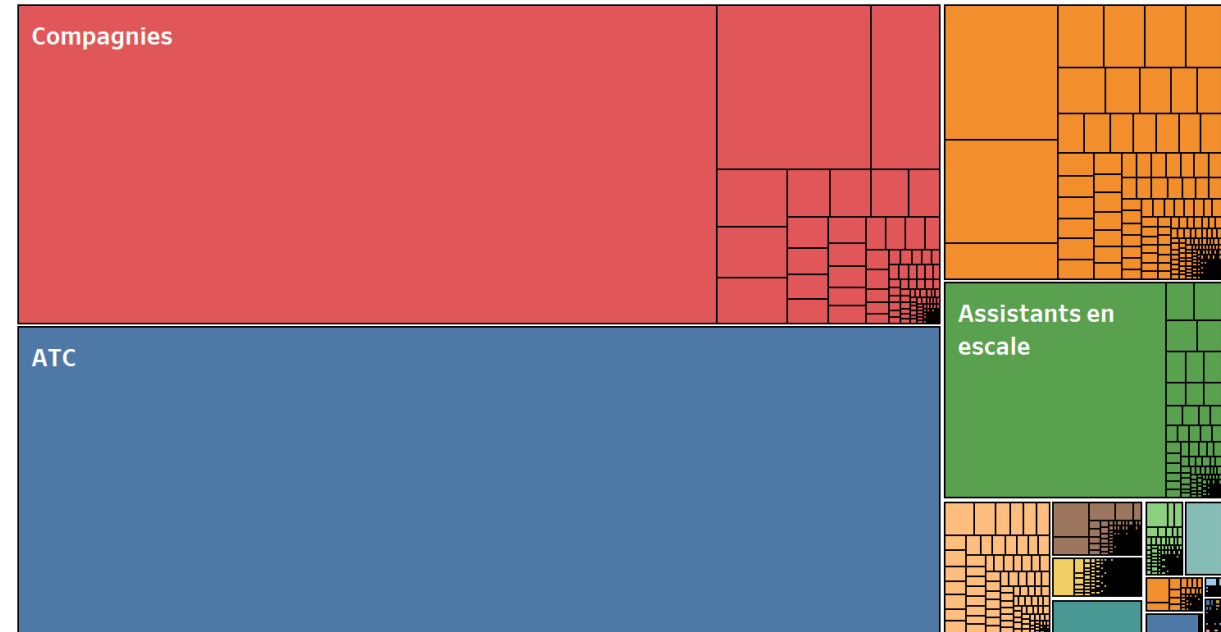
% du total Européen

CCCAIRS2 - SRIS2

ERCS – European Risk Classification Scheme

Par type d'organisation

Plus de 2000 organisations



Déficits

- Petits opérateurs
- Hélicoptères
- Aviation légère
- Propriétaires isolés

A améliorer

- Qualité des analyses
- Classification du risque

Extraction 2019-2021: environ 300 évènements

Pannes, rapprochements, obstacles, pilotage à l'atterrissage, 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'atterrissage	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

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

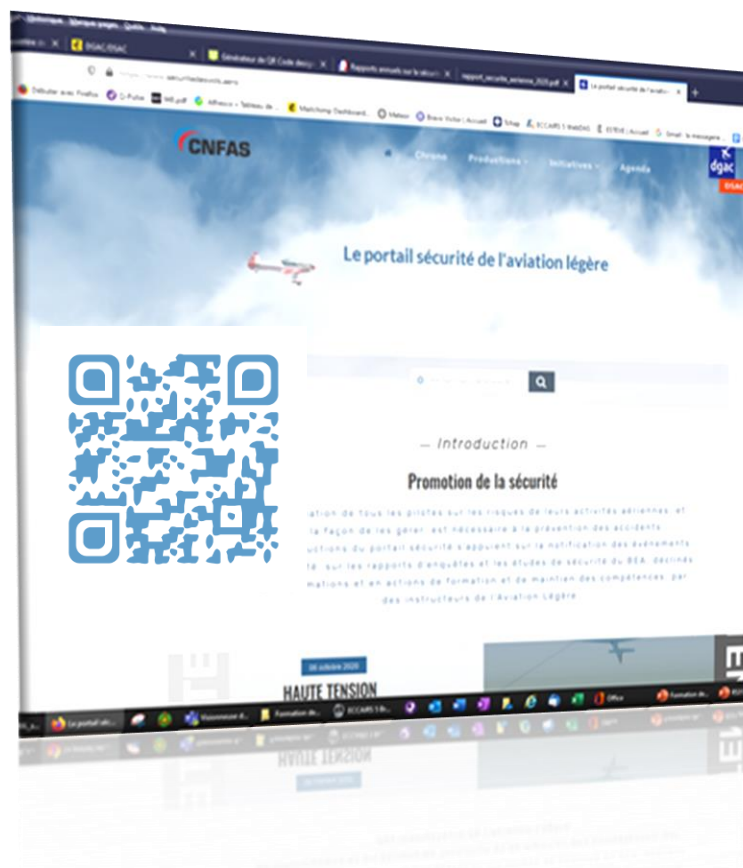


Rex incident

Autres publications



Portail sécurité de l'aviation légère



Horizon 2023



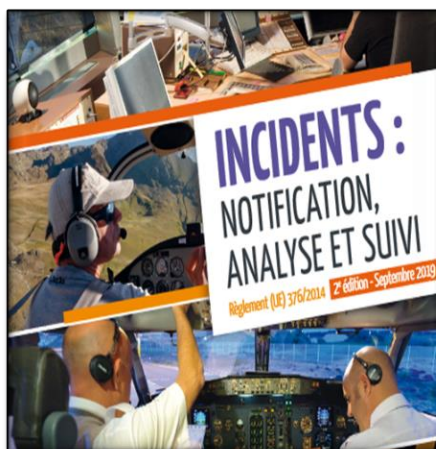
Rapport sécurité



Guide culture juste



Guide notifier un incident



Guide Paxi



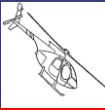
Affiches traduites



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

Risques
d'interférence 5G

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

Port du casque en
hélico



Reprise des manif
aériennes



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 : https://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac</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"> - 14 seraient dus à un mauvais conditionnement de la charge ou à une méconnaissance des procédures de la part des spécialistes de tâche (helpeur) ; - 5 seraient la conséquence d'une rupture de l'élingue ou du crochet ; - 3 seraient imputables à une action involontaire du pilote. <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. 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 hélicoptage 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 spécialisées à « haut risque » au sens de la réglementation (cf règlement AROPS UE 965/2012 part 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"> - 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'enquête de sécurité BEA, de rapports étrangers équivalents ou d'autres sources pertinentes ; - Promouvoir au sein des exploitants une culture de la notification et du retour d'expérience - 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 - 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

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

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