

Suites données aux recommandations de sécurité

Etude sur les accidents de Robinson R 22 - années 1988 - 2001

Le R 22 est un hélicoptère bi-pales apprécié des aéroclubs et des particuliers qui y trouvent un bon rapport performances/prix. Les autres machines également équipées de moteurs à pistons comme le Bell 47 ou le Hughes 300 sont de conception plus ancienne et ont des vitesses de croisière plus faibles que le R 22, pour des prix à l'heure de vol comparables. Ces éléments ont favorisé l'augmentation du nombre de R 22 en France depuis sa mise en service. En 1991, mille six cents hélicoptères Robinson R 22 sont en activité dans le monde et trois unités sortent quotidiennement d'usine. Entre 1988 et 1991, quatre-vingt cinq R 22 ont été vendus en France et vingt-cinq accidents furent recensés. Bien que le nombre d'accidents imputables à des défaillances de l'aéronef n'ait pas été significativement plus important que celui des autres hélicoptères, le nombre d'accidents de R 22 a été cependant globalement nettement plus élevé. Le BEA avait alors réalisé une étude qui analysait les causes des accidents de R 22 entre 1988 et 1991 et la DGAC avait pris des mesures pour améliorer la sécurité des vols sur ce type d'hélicoptère. Fin 2000, Robinson avait produit quatre mille hélicoptères (3 132 R 22 et 868 R 44). Soixante-treize R 22 étaient immatriculés en France au 31 décembre 2000. La recrudescence des accidents de R 22 survenus en France en 2000 a fait apparaître la nécessité de réactualiser l'étude de 1991.

Etude sur les accidents de Robinson R 22 du BEA

Réception par la DGAC : 29 Août 2002

Recommandation 01

BEA (extrait)

Il existe un problème inhérent à la documentation du R 22. En effet, d'après la réglementation française, les R 22 d'exploitation française doivent être livrés avec un manuel de vol en français. Le manuel de vol du R 22 est celui de l'ancien importateur de Robinson en France, approuvé par la DGAC en 1986, et auquel ont été ajoutés des additifs par consignes de navigabilité. En 1997, la FAA a approuvé un nouveau moteur qui à ce jour n'est accepté en France que sous le régime de CDN (certificat de navigabilité) spécial renouvelable tous les six mois. Le déphasage entre les évolutions technologiques du R 22 et le manuel de vol français de 1986 devient de plus en plus important. En conséquence, le BEA recommande que :

Que le SFACT définisse les mesures nécessaires à la mise en service d'une documentation de sécurité en français à jour pour le R22

Réponse de la DGAC

Suite à la demande faite par la DGAC à l'importateur en 2003, la mise à jour en français du manuel de vol a été effectuée.

La traduction en français du manuel de vol des R22 a été approuvée par la DGAC le 8 décembre 2003 ainsi que sa dernière révision le 17 juin 2004. L'importateur se charge de sa diffusion.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



100%

Recommandation 02

BEA (extrait)

Les Etats-Unis et le Royaume-Uni ont mis en place depuis plusieurs années des stages de sécurité R 22. Ces stages, composés d'une partie instruction au sol et d'une partie instruction en vol, ont pour finalité d'une part de renforcer les connaissances des instructeurs sur ce type d'hélicoptère et d'autre part de sensibiliser les pilotes aux phénomènes particuliers que génère l'appareil dans certaines phases de vol. Au Royaume-Uni, après la mise en place de ces stages, il a été constaté une baisse des accidents mortels en instruction. En France, un stage de sécurité est devenu nécessaire pour tous les instructeurs de R 22 afin d'être en conformité avec : - la consigne de navigabilité 1995-018-IMP(A) R2, - l'arrêté du 11 décembre 1998 relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien et relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères R 22. Ce stage pourrait concerner à court terme les pilotes désireux d'approfondir leurs connaissances théoriques et pratiques. Pour l'instant, deux centres dispensent ce stage de sécurité en métropole et un troisième en Nouvelle-Calédonie. En conséquence, le BEA recommande que la DGAC définisse dans le stage de sécurité Robinson 22 un complément pratique spécifique pour les instructeurs.

Réponse de la DGAC

Les instructions du 16.06.2003 référence n°2003/04 et n°2003/05 permettent de répondre à l'objectif de la recommandation.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



Recommandation 03

BEA (extrait)

Aux Etats-Unis, les pilotes ayant effectué un stage de sécurité bénéficient d'une prime d'assurance allégée. La quasi totalité des pilotes de R 22 ont suivi un tel stage. Cette mesure a donc un effet fortement incitatif. En conséquence le BEA recommande que :
Que les compagnies d'assurance prennent en compte dans leur politique contractuelle les démarches de précaution effectuées par les utilisateurs d'hélicoptères R22.

Réponse de la DGAC

La réponse à cette recommandation n'est pas de la compétence du de la DGAC. Le BEA a fait le nécessaire auprès des assureurs.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)

