



#3

Cette publication vise à partager des comptes rendus d'événements notifiés à la DSAC, sélectionnés pour l'intérêt de l'événement en lui-même, pour la qualité de l'analyse réalisée par l'opérateur ou le risque mis en évidence. Les comptes rendus sont présentés sans autre modification que la désidentification et l'anonymisation. Des imprécisions peuvent donc subsister et certaines données de contexte peuvent être manquantes.



Souffle rotor lors d'un atterrissage

Résumé de l'événement

Nous avons été déclenchés sur la chute d'une personne en bord de mer. J'ai demandé aux pompiers de faire « place nette » (voiture et surtout personnes) car nous devons nous poser non loin d'une plage au niveau d'un rond-point, à proximité du point de dépose de la victime.

Les pompiers avaient bien sécurisé la zone mais quelques personnes étaient restées sur la plage, non loin de la DZ. Après une première verticale, un tour de reconnaissance et un stationnaire dans l'axe d'approche, j'ai décidé de me présenter avec une vitesse de défilement très lente pour alerter de mon intention de me poser, les pompiers faisant toujours la « police » à ce moment-là.

Le souffle se rapprochant, les quelques dernières personnes sont vite parties, sauf apparemment une famille avec un bébé et une poussette. Mais nous nous en sommes rendu compte seulement une fois posé, quand cette famille s'en est prise aux pompiers car la poussette s'est fait souffler par l'hélicoptère. Fort heureusement, le bébé n'était pas dans la poussette qui avait été déposée pendant notre approche

par cette famille, sur la digue face à la plage... donc très proche du lieu d'atterrissage.

Ces personnes avaient été prévenues de partir plusieurs fois pendant les 20 minutes où nous attendions avant de survoler la zone et de se poser. Aucun blessé n'est à déplorer durant les phases d'atterrissage et de décollage.

Analyse de l'opérateur

L'équipage a respecté les consignes opérateur en demandant aux pompiers de sécuriser le site d'exploitation et en réalisant à l'arrivée : la reconnaissance, le contact avec les équipes au sol et une approche prudente. Cela n'a malheureusement pas suffi (ni les efforts de prévention de l'équipe sol).

L'événement sera réutilisé au cours des maintiens de compétences des personnels navigants.

Commentaire de la DSAC

Par le travail collaboratif du Réseau Sécurité Aérienne France RSAF - Hélicoptères, la DSAC a publié:

- une Info Sécurité 2021/05 destinée aux exploitants et personnels au sol accueillant des hélicoptères exploitants : [consignes de sécurité en présence d'un hélicoptère](#)
- Un guide : ["se prémunir de l'effet du souffle vertical"](#)



Passage en couche nuageuse

Résumé de l'événement

Vendredi en fin d'après-midi en rentrant de mission, la partie haute de [XXX] la montagne environnante était prise dans les nuages. Lors du passage du, on pouvait distinguer une trouée. Après m'être rapproché de la paroi à faible vitesse, je l'ai franchie sans avoir piqué. Je me suis retrouvé en situation de couche et j'ai dû faire un 180° pour être à nouveau en visuel et parallèle au [col]. Cette manœuvre effectuée, je me suis mis à perdre de la hauteur en ayant le relief en visuel jusqu'à ce que je sois sous la couche. Cet instant fut bref mais délicat. Mon helper lui s'est

retrouvé dans le blanc à ne rien voir et moi-même proche de la paroi avec une faible visibilité.

Analyse de l'opérateur

Cet événement est dû à 2 facteurs :

- Réaction de pilotage inappropriée : mise en descente tardive ;
- Incertitude des conditions météorologiques : la météo dans cette zone montagneuse évolue très vite.

Rappel des mesures préventives fait par note interne :

- Se renseigner autant que possible sur la météo des zones à survoler
- Adapter son pilotage, il existe en effet trois possibilités pour passer une crête dans de telles conditions :

- 1) en approchant à faible vitesse avec un angle de dégagement suffisamment important et attendant le moment opportun pour piquer et prendre de la vitesse;
- 2) en prenant de la hauteur pour être suffisamment au-dessus et passer le mur de nuage quand celui-ci n'est pas large;
- 3) en contournant par le côté quand la couche nuageuse monte trop haut ou est trop large.

- Recenser les zones particulièrement soumises à ces risques
- Faire circuler le retour d'expérience
- Faire demi-tour si nécessaire



Collision aviaire sur pare-brise

Résumé de l'événement

Lors d'un transfert SAMU secondaire entre deux CHU, arrivant sur [ZZZ], le TCM et moi-même surveillons le risque d'abordage de parapentistes (traversée d'une zone de forte activité de parapentes). 130 kt de Vi et 2500 ft d'altitude.

Tout d'un coup, le pare-brise a explosé côté pilote avec un impact d'oiseau sur ma tête.

J'ai tout de suite réduit ma vitesse, remis mon casque-micro en place et contrôlé les instruments. L'aéronef étant sous contrôle, j'ai entamé un demi-tour en réduisant ma vitesse et l'altitude dans le but de rejoindre la base. J'ai contacté la régulation du SAMU pour organiser la récupération du patient puis j'ai contacté le Responsable sécurité de la compagnie pour prévenir de mon arrivée sur l'hélistation.

J'ai posé en toute sécurité sur l'hélistation.

Analyse de l'opérateur

L'aéronef traversait une zone de forte activité de parapentes. A 13h30, après 43 minutes de vol, le pilote et son assistant surveillaient la zone survolée lorsqu'un oiseau de taille moyenne est entré en collision avec l'aéronef au niveau supérieur droit du pare-brise. L'oiseau n'a pas pu être détecté avant collision.

A la suite du contrôle des paramètres de l'aéronef, le pilote a pris la décision de poser sur l'hélistation en effectuant un demi-tour et en réduisant sa vitesse (60/70 kt) et l'altitude (1900 ft). La zone survolée présentait des zones de recueil (stades, champs ...). L'aéronef s'est posé à 13h41 sur l'hélistation.

Le patient et le personnel médical ont été pris en charge sur l'hélistation pour finaliser le transfert par voie terrestre. Le pilote a été légèrement blessé à la tempe droite (1 point de suture avec arrêt de travail). L'assistant de vol, le médecin, l'infirmier et le patient n'ont pas été blessés. L'aéronef a le pare-brise côté droit explosé et un impact sur une pale principale (éclat de peinture).

Commentaire de la DSAC

Pour rappel, la DSAC a publié en 2021 une Info Sécurité soulignant l'intérêt du port du casque en vol : [Info Sécurité 2021/02 - Port du casque de vol pour le pilote aux commandes](#)



Objectif Sécurité est le label de promotion de la sécurité de la DSAC. Il regroupe toutes les publications visant à fournir à chaque acteur aéronautique des informations utiles et nécessaires à connaître, dans un objectif d'amélioration continue de la sécurité aérienne. Via l'exploitation et l'analyse des données et informations de sécurité de toute provenance (incidents notifiés par les opérateurs, rapports d'enquêtes, médias, etc.), il a pour ambition d'améliorer la conscience collective des enjeux de sécurité, et de participer ainsi au développement d'une culture partagée en la matière.