

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu à l'Hélicoptère Schweizer 269 C le 25 juillet 2010 à Coullons (45) immatriculé F-GJGQ

Le pilote, accompagné d'une passagère, décolle pour convoyer l'hélicoptère de l'hélicoptère de Saint-Aignan (45) à celle du Breuil (03) afin d'y effectuer des baptêmes de l'air dans le cadre d'une manifestation aérienne. Après 10 minutes de vol environ, par conditions météorologiques favorables au vol à vue, l'hélicoptère heurte le sommet des arbres d'un bois et s'écrase en contrebas.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 15 Mai 2012

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'enquête a montré que : - l'exploitant était aussi le mécanicien chargé de la maintenance et des approbations de remise en service de son hélicoptère conformément à la réglementation en vigueur ; - la réglementation permet que la maintenance en général, de pièces critiques en particulier, soit faite puis approuvée pour une remise en service par une seule personne sans approbation par une autre personne ou un organisme indépendant de l'exploitant ; - le dysfonctionnement de pièces critiques en vol a engendré la perte de contrôle par le pilote. En conséquence, le BEA recommande que :

- l'AESA modifie, pour les sociétés dépourvues de CTA dans leur cadre d'activités particulières à caractère commercial, la procédure d'approbation de remise en service d'aéronef. Cette procédure devra imposer que l'approbation soit effectuée par une autre personne que celle ayant effectué les travaux ou par un organisme indépendant de l'exploitant. [Recommandation FRAN-2012-013]

Réponse de la DGAC

Cette recommandation est adressée à l'AESA ; la DGAC l'a examinée dans le cadre du partage des compétences des Autorités dans ce domaine.

La réglementation européenne (Partie M, M.A.402(a)) impose déjà que les tâches critiques fassent l'objet d'un contrôle indépendant avant remise en service :

"En outre, une inspection indépendante doit être effectuée après toute tâche critique pour la sécurité des vols, à moins d'indication contraire dans la Partie-145 ou d'accord avec l'autorité compétente."

Dans la situation considérée par le BEA, le contrôle indépendant consisterait en fait à dupliquer la tâche de vérification de l'état de l'amortisseur, ce qui n'est pas le principe du M.A.402(a) car une inspection indépendante ne consiste pas à refaire une tâche de maintenance.

On ne peut exclure l'hypothèse que la tâche de contrôle des amortisseurs n'ait pas été réalisée correctement par le mécanicien. La réglementation ne permet pas de se prémunir contre ce type de dysfonctionnement ; une duplication de la tâche ne permettrait pas de garantir qu'elle soit exécutée correctement la deuxième fois.

Par ailleurs, il n'est pas certain que la tâche non ou mal réalisée, identifiée comme contributeur possible à l'accident (vérification de l'état des amortisseurs de traînée), soit considérée comme une tâche critique au sens du M.A.402(a). En effet, l'AMC M.A.402(a) indique que les tâches nécessitant un contrôle indépendant sont celles :

- identifiées comme telles par le constructeur, ou

- qui pourraient entraîner un défaut ou une panne critique en cas d'erreur dans la réalisation de la tâche : *"maintenance tasks that involve the assembly or any disturbance of a control system that, if errors occurred, could result in a failure, malfunction or defect endangering the safe operation of the aircraft"*.

Dans le cas d'espèce, l'inspection des amortisseurs n'est pas de nature à causer un défaut.

La dépose/repose des amortisseurs, en revanche, pourrait causer un défaut critique en cas d'erreur et, à ce titre, nécessiter un contrôle indépendant. Toutefois, ce contrôle, qui porterait sur la repose correcte des amortisseurs, ne permettrait pas de vérifier l'état des amortisseurs.

Même au sein d'un organisme agréé, toutes les tâches ne font pas l'objet d'un contrôle indépendant. C'est le cas seulement pour les tâches critiques au sens du MA402(a). Il ne nous semble pas souhaitable de renforcer cette exigence.

En ce qui concerne le recours à un organisme indépendant, l'organisme de maintenance n'est pas nécessairement indépendant de l'exploitant : l'exploitant, responsable de la gestion de navigabilité, peut être lui-même également titulaire d'un agrément de maintenance. C'est le cas d'Air France par exemple. Il ne nous semble pas souhaitable d'imposer que l'organisme de maintenance soit indépendant de l'exploitant.

Enfin, une révision prochaine de la réglementation européenne prévoit que, pour toute activité commerciale (même sans certificat opérationnel), la maintenance doit être réalisée par un organisme de maintenance agréé.

La DGAC n'envisage pas de donner de suites à cette recommandation.

Degré d'avancement (18 Février 2013)

 100%