

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 21 septembre 2005 La Falaise (78) à l'hélicoptère Robinson R22 Mariner immatriculé F-GRIB exploité par la société Fenwick Aviation

L'élève effectue une épreuve en vol avec un examinateur en vue de l'obtention de la licence de pilote privé hélicoptère. A 15 h 02, il décolle d'Issy-les-Moulineaux (92) vers Pontoise (95). Le vol prévoit une mise en place à Pontoise puis une navigation vers Dreux (27) au cours de laquelle des exercices de maniabilité seront exécutés. Vers 15 h 25, ils atterrissent à Pontoise puis redécollent, montent vers 1 500 pieds et quittent le circuit. Six minutes plus tard, après avoir survolé la vallée de la Seine, l'équipage perd le contrôle de l'hélicoptère qui entre en collision avec le sol.

### **Rapport technique du BEA**

Réception par la DGAC : 29 Avril 2011

### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

L'autorotation est la manoeuvre préconisée par le constructeur en cas de panne moteur d'un Robinson R22 Mariner. Lorsque l'hélicoptère est équipé d'un train à flotteurs, la mise en autorotation peut entraîner une perte de contrôle rapide si elle n'est pas strictement et rapidement contrôlée, notamment en lacet. En conséquence, le BEA recommande que :

l'AESA rende obligatoire une formation aux spécificités du R22 Mariner avec train à flotteurs.

### **Réponse de la DGAC**

Lettre réponse préliminaire n°11-218/DSAC/D du 24 octobre 2011

La DGAC a pris note de cette recommandation. Celle-ci est formellement adressée à l'AESA. La DGAC prendra en compte les actions éventuelles demandées par l'AESA et à mener dans le cadre des formations sur R22 Mariner qui seraient dispensées en France.

Par conséquent, la DGAC n'envisage pas de mener d'action spécifique immédiate suite à cette recommandation.

### **Degré d'avancement ( 24 Octobre 2011)**



### **Recommandation 02**

BEA (extrait)

Le manuel de vol du R 22 Mariner contient des avertissements forts contre les dangers possibles induits par la mise en autorotation de l'hélicoptère lorsqu'il est équipé d'un train à flotteurs. En conséquence, le BEA

recommande que :

la DGAC inclue l'étude des particularités du R 22 Mariner équipé d'un train à flotteurs dans le contenu du stage de sécurité Robinson qu'elle impose aux instructeurs relevant de sa compétence.

### Réponse de la DGAC

Lettre réponse préliminaire n°11-218/DSAC/D du 24 octobre 2011

La DSAC a identifié deux organismes français habilités à dispenser le stage de sécurité Robinson et disposant d'hélicoptères R22 Mariner dans leur flotte. La DSAC a vérifié que ces organismes intégraient dans le stage une présentation de cet accident et une description des mises en garde associées aux spécificités du R22 Mariner équipé de train à flotteurs.

Le traitement de cette recommandation est par conséquent clos.

Au-delà des spécificités du R22 Mariner, et comme le mentionne le rapport d'enquête, « *l'accident est probablement dû à l'exécution inappropriée d'une mise en autorotation lors d'un exercice de panne moteur simulé par réduction de la puissance. La réaction tardive de l'examineur a [notamment] contribué à l'accident* ». Dans ce cadre, la DSAC s'assure que les procédures mises en œuvre par les organismes de formation hélicoptère minimisent ce risque. Il s'agit notamment de veiller à ce que la réduction des gaz ne soit pas effectuée avec le pas général en haut. La DSAC vérifie systématiquement l'existence de cette procédure dans les programmes de formation et notamment dans le programme de stage de sécurité Robinson suivi par les instructeurs.

### Degré d'avancement ( 24 Octobre 2011)

