

SAFETY INFORMATION NOTICE

OBJET : GENERALITES - Décollage involontaire de l'hélicoptère sans intervention du pilote

Bonnes pratiques à adopter lorsque l'appareil est stationné au sol rotor tournant

A l'attention de



APPAREIL(S) CONCERNE(S)	Version(s)	
	Civile(s)	Militaire(s)
EC120	B	
AS350	B, BA, BB, B1, B2, B3, D	L1
AS550		A2, C2, C3, U2
AS355	E, F, F1, F2, N, NP	
AS555		AF, AN, SN, UF, UN, AP
EC130	B4, T2	
SA365 / AS365	C1, C2, C3, N, N1, N2, N3	F, Fs, Fi, K, K2
AS565		MA, MB, SA, SB, UB, MBe
SA366		GA
EC155	B, B1	
SA330	J	Ba, L, Jm, S1, Sm
SA341	G	B, C, D, E, F, H
SA342	J	L, L1, M, M1, Ma
ALOUETTE II	313B, 3130, 318B, 318C, 3180	
ALOUETTE III	316B, 316C, 3160, 319B	
LAMA	315B	
EC225	LP	
EC725		AP
AS332	C, C1, L, L1, L2	B, B1, F1, M, M1
AS532		A2, U2, AC, AL, SC, UE, UL
EC175	B	
BO105	C (C23, CB, CB-4, CB-5), D (DB, DBS, DB-4, DBS-4, DBS-5), S (CS, CBS, CBS-4, CBS-5), LS A-3	CBS-5 KLH, E-4
MBB-BK117	A-1, A-3, A-4, B-1, B-2, C-1, C-2, C-2e, D-2, D-2m	D-2m
EC135	T1, T2, T2+, T3, P1, P2, P2+, P3, EC635 T1, EC635 T2+, EC635 T3, EC635 P2+, EC635 P3, T3H, P3H, EC635 T3H, EC635 P3H	

Airbus Helicopters a récemment participé à plusieurs enquêtes faisant suite à des incidents/accidents pour lesquels les circonstances rapportées faisaient état d'un appareil ayant décollé sans action pilote alors que l'appareil se trouvait stationné au sol rotor tournant au régime vol.

Ces appareils étaient équipés d'enregistreurs de paramètres et/ou vidéo qui ont permis d'analyser les différentes séquences de ces événements.

Ces analyses ont permis d'identifier pour chacun d'eux les éléments suivants :

- le collectif n'avait pas été verrouillé à l'issue de l'atterrissage,
- le pilote avait lâché les commandes (collectif, cyclique et pédales) afin de vaquer à d'autres occupations,
- le manche collectif était remonté progressivement plus ou moins rapidement (cette tendance peut être naturelle du fait des vibrations rotor tournant au sol si la friction est faible ou du fait du retour des efforts dans la chaîne de commande en cas d'action sur le cyclique).
- le pilote avait repris subitement les commandes quand l'appareil commençait à déjauger.

Dans les cas analysés, surpris par la réaction de la machine, la reprise en main des commandes par le pilote a été très « dynamique/brutale » et a été suivie d'une perte temporaire de contrôle ayant conduit à un atterrissage dur ou à des contacts des pales principales ou arrières avec des éléments environnants.

Ces incidents/accidents n'ont par chance conduit qu'à des dommages matériels.

Ces événements amènent Airbus Helicopters à vous rappeler que :

- le Manuel de Vol demande que la friction du manche collectif et cyclique soit ajustée et ressentie avant décollage,
- le pilote doit garder les mains sur les commandes lorsque l'appareil est au sol rotor tournant (d'autant plus si le collectif n'a pas été verrouillé),
- le collectif doit être verrouillé une fois au sol dès que le pilote est amené à lâcher les commandes quelle qu'en soit la raison, même pour un court moment ou dès que le pilote remplit d'autres tâches que celle directement liées à la surveillance de l'appareil,
- l'équilibrage du collectif doit être vérifié/réglé en particulier à l'issue de toutes opérations de pose/dépose des doubles commandes.

Ces incidents/accidents sont survenus sur des appareils de la famille Ecureuil, mais ces règles générales et les conditions associées s'appliquent aussi à tous les autres appareils.