



DSAC

INFO SÉCURITÉ DGAC

N° 2021/06

Une info sécurité est un document diffusé largement par la DGAC, non assorti d'une obligation réglementaire dont le but est d'attirer l'attention de certains acteurs du secteur aérien sur un risque identifié.
Cette info sécurité est disponible sur : <http://www.ecologie.gouv.fr/info-securite-dgac>

Opérateurs concernés	Exploitants d'hélicoptères réalisant des opérations de transport de charge à l'élingue
Sujet	Transport de charges à l'élingue
Objectif	Sensibiliser les opérateurs sur les risques liés au transport de charges à l'élingue (perte involontaire, heurt de l'élingue avec les rotors ou un obstacle au sol,...), et sur la nécessité d'aborder cette activité selon une analyse des risques adaptée conduisant à la mise en œuvre de mesures d'atténuation appropriées
Contexte	<p>Entre 2014 et 2020, 22 événements relatifs à une perte involontaire de charge transportée à l'élingue ont été enregistrés en France et au fil du temps le nombre d'événements recensés ne semble pas diminuer. Les analyses de ces événements ont conduit aux constats suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">- 14 seraient dus à un mauvais conditionnement de la charge ou à une méconnaissance des procédures de la part des spécialistes de tâche (<i>helpeur</i>) ;- 5 seraient la conséquence d'une rupture de l'élingue ou du crochet ;- 3 seraient imputables à une action involontaire du pilote. <p>Ces événements graves se traduisent le plus souvent par une destruction de matériel, mais peuvent aussi mettre en danger les tiers survolés, les pilotes et les personnels spécialisés.</p> <p>Les procédures mises en place par l'exploitant ainsi que la formation des personnels spécialisés doivent donc garantir une maîtrise appropriée des risques spécifiques liés à cette exploitation.</p> <p>Rappelons que les transports de charges externes au-dessus d'une agglomération, d'un rassemblement de personnes ou d'un établissement « Seveso seuil haut » ainsi que tout héliportage de personnels spécialisés comme charges externes sans capacité de maintenir le stationnaire hors effet de sol en cas de panne moteur, sont considérés comme activités spécialisées à « haut risque » au sens de la réglementation (Cf règlement AIROPS UE 965/2012 part SPO et arrêté du 18/08/2016).</p>
Actions recommandées	<p>Afin de réduire les risques pour les personnes et les biens survolés ainsi que pour les personnels exposés, la DSAC recommande aux exploitants de s'assurer que les procédures opérationnelles développées pour la réalisation de ces opérations prennent en compte en particulier les points suivants (cf point réglementaire SPO.SPEC.HESLO) :</p> <ul style="list-style-type: none">- Le retour d'expérience global sur ces opérations à travers une veille de sécurité active : chez d'autres exploitants, dans d'autres Pays EASA, par les constructeurs d'hélicoptères ou fabricants de matériel de levage, par la lecture et l'exploitation de rapports d'enquête de sécurité BEA, de rapports étrangers équivalents ou d'autres sources pertinentes ;- Promouvoir au sein des exploitants une culture de la notification et du retour d'expérience- Le choix d'un matériel de levage éprouvé et fiable, son installation et son utilisation conformément aux préconisations du ou des constructeurs dans une configuration la plus standard possible ;- Concernant l'emballage ou le colisage de la charge, le rappel de la nécessité réglementaire d'employer des dispositifs adaptés à l'usage aéronautique. Ces derniers sont en effet nettement renforcés par rapport aux normes terrestres

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à :
rex@aviation-civile.gouv.fr

	<p>standard afin de tenir compte de la fatigue induite par les vibrations de l'hélicoptère ainsi que par les efforts dynamiques et aérodynamiques. Les contenants standards de type « <i>big-bag</i> » ne sont pas prévus pour un usage aéronautique, sont généralement insuffisamment résistants et peuvent se rompre ou être détériorés en vol. L'adoption de coefficients de sécurité importants doit également être considérée ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une planification appropriée des opérations prenant en compte le risque de décrochage de la charge à tout moment du vol, y compris volontaire en situation d'urgence. La nécessité de protéger les tiers au sol doit conduire à rechercher des itinéraires de moindre risque, éventuellement en demandant les autorisations de survol nécessaires ; - Former systématiquement en amont les équipes au sol aux procédures de l'exploitant avant le début des opérations et attirer l'attention sur l'importance du conditionnement de la charge et la vérification rigoureuse du système d'élingue avant son utilisation ; - Au moment des opérations de préparation propres à chaque vol (briefing avant vol), vérifier le matériel, sensibiliser particulièrement les équipes au sol au risque de perte de charge à tout moment et s'assurer de disposer d'un conditionnement satisfaisant de la charge ; - Mettre en garde les pilotes sur le risque de confusion des commandes d'ouverture des différents crochets (mode normal, secours...) lié à l'hétérogénéité des configurations de commandes en fonction des hélicoptères, des montages ou des logiques d'exploitant.
<p>Références</p>	<p>SIB EASA Rotorcraft Cargo Hook Installations : https://ad.easa.europa.eu/ad/2021-02</p> <p>Exemple de rapports d'accidents relatifs à une perte de charge :</p> <ul style="list-style-type: none"> - https://www.bea.aero/fileadmin/uploads/tx_elydbrapports/BEA2018-0118.pdf - https://www.bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2010/f-el100804/pdf/f-el100804_03.pdf - https://www.bea.aero/fileadmin/user_upload/BEA2020-0484.pdf

Toute remarque quant à la mise en œuvre des mesures proposées dans cette info sécurité DGAC est à adresser à :
rex@aviation-civile.gouv.fr