



# Suites données aux recommandations de sécurité



Edité le : jeudi 24 novembre 2016

*Accident survenu à l'hélicoptère AS 350 B2 immatriculé F-OIEL en Guyane Française au lieu dit « Croisée d'Apatou » (Guyane Française) le 01/07/2010.*

*Le pilote de l'hélicoptère transporte sous élingue un conteneur souple rempli de carburant au-dessus de la forêt guyanaise. La charge avait été préparée par un assistant au sol. Le conteneur souple est placé dans un filet de forme carrée, dont les quatre angles sont équipés de boucles en corde. Ces quatre boucles sont elles-mêmes regroupées dans le crochet de l'élingue, rattachée à un crochet délesteur situé sous l'hélicoptère. Une minute après le décollage, deux des quatre boucles du filet se détachent du crochet, ce qui entraîne la chute du conteneur souple. La perte de la charge provoque un effet de surprise qui contraint le pilote à larguer le filet alors que l'hélicoptère évolue à une vitesse trop élevée pour accomplir cette manœuvre. Le filet qui soutient la charge entre alors en contact avec le RAC provoquant au final la perte de contrôle en vol.*

## Recommandation B2012/008-01 FRAN-2012-028

Conformité avec la Directive Européenne « Machines »

L'enquête a montré :

- qu'une partie de la réglementation en vigueur dans le domaine du transport de charge externe inerte n'est pas connue des opérateurs ;
- que l'accessoire de levage, conçu et assemblé par l'utilisateur, n'était pas conforme à la réglementation en vigueur ;
- que l'accessoire de levage utilisé pour le transport de la charge externe inerte n'était pas adapté aux contraintes du travail aérien.

En conséquence le BEA recommande que :

- l'AESA et la DGAC s'assurent que le matériel d'élingage pour le transport de charge externe inerte soit conçu et utilisé selon les normes de sécurité définies par la Directive Européenne « Machines » (ou sa transposition en droit français dans le Code du travail)

### Réponse

La réglementation française concernant les opérations de transport de charge à l'élingue est remplacée par la Partie SPO du règlement (EU) No 965/2012 "Air Ops" à compter du 21 avril 2017.

Le paragraphe SPO.SPEC.HESLO.100. Procédures d'exploitation standard de la section Opérations de chargement externe en hélicoptère (HESLO) prévoit que "Les procédures d'exploitation standard pour les opérations HESLO précisent [...] les équipements devant être emportés à bord".

Afin d'expliciter le niveau d'exigence associé, la DSAC a précisé, dans son "Guide SPO - Exploitations spécialisées" (disponible en ligne : [www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide\\_SPO\\_Ed1\\_V2\\_novembre\\_16-2.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_SPO_Ed1_V2_novembre_16-2.pdf)), que "Pour le cas d'une exploitation HESLO, le matériel d'élingage devrait être conçu et utilisé selon les normes de sécurité définies par la Directive Européenne « Machines » n° 2006/42/CE (ou sa transposition en droit français dans le Code du travail)."

**Avancement 100%**

**Date de mise à jour 24/11/2016**

## Recommandation B2012/008-02 FRAN-2012-029

Formation au transport de charge externe inerte

L'enquête a montré qu'il n'existe pas de formation spécifique qui permette aux différents acteurs du travail aérien, notamment les personnels au sol, de disposer des connaissances ainsi que des techniques de préparation d'une charge externe inerte destinée à être transportée à l'aide d'un hélicoptère et leur permettant d'accomplir leur mission en sécurité.

En conséquence le BEA recommande que :

l'AESA et la DGAC définissent une formation spécifique destinée aux acteurs du travail aérien dans le cadre du transport de charge externe inerte, ou s'assurent que les opérateurs définissent et appliquent une formation d'un niveau équivalent. [Recommandation FRAN-2012-029]

### Réponse

La réglementation française concernant les opérations de transport de charge à l'élingue est amenée à être prochainement remplacée par les IR-OPS. Il apparaît inutile à la DGAC de modifier la réglementation nationale à ce stade compte tenu de échéances d'application de la future réglementation. En effet, le projet de réglementation communautaire actuellement en cours de finalisation contient des dispositions relatives à la formation des personnels spécialistes des tâches (Task specialists).

Plus précisément, le paragraphe SPO.SPEC.HESLO.100. Standard operating procedures de la section transport de charge à l'élingue par hélicoptère prévoit que l'équipage et les task specialists répondent à des standards de formation appropriés à leur activité.

La DGAC considère que cette réglementation correspond à l'objectif de la recommandation. La DGAC a attiré l'attention des opérateurs français de travail à l'élingue sur cette recommandation ainsi que sur la précédente et les a incités à s'y conformer sans attendre la réglementation européenne (lettre 13/007 DSAC/NO/OH en date du 27/02/2013). De plus le sujet a été évoqué lors du symposium 2012 sur les risques liés à l'exploitation des hélicoptères.

Le suivi de cette recommandation est clos pour la DGAC.

**Avancement 100%**

**Date de mise à jour** 05/07/2013