

## Suites données aux recommandations de sécurité

### Accident survenu le 7 janvier 2007 sur une hélisurface de la commune d'Arles (13) à l'hélicoptère SE 313 B Alouette II immatriculé F-GZFS

Le pilote et ses passagers effectuent un vol au départ d'une hélisurface située dans l'enceinte d'un restaurant vers leur lieu de résidence. Le pilote effectue un décollage vertical. Il explique qu'au moment où il agit sur les commandes pour mettre l'hélicoptère face au nord en vue de l'envol, l'appareil part en arrière en position à cabrer. L'hélicoptère recule et effectue un virage de 180° par l'arrière. La trajectoire se termine dans une zone où se tiennent des personnes qui assistent au décollage.

#### **Rapport d'enquête technique du BEA**

Réception par la DGAC : 11 Janvier 2008

#### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

L'enquête a montré qu'une expérience limitée quant à l'utilisation des hélisurfaces pouvait être à l'origine d'accidents. Alors que dans le cadre de l'utilisation des altisurfaces la réglementation exige que les pilotes privés avions soient titulaires d'une qualification spécifique (qualification « roues » et qualification « neige »), elle ne prévoit rien de tel dans le cadre de l'utilisation des hélisurfaces. En outre, certains pilotes privés d'hélicoptère font un amalgame entre l'habilitation à utiliser des hélisurfaces - qui ressort d'une procédure de police - et les compétences techniques - qui ressortent de l'entraînement et de l'expérience - nécessaires pour utiliser ces mêmes hélisurfaces. En conséquence, le BEA recommande que : la DGAC adapte la réglementation relative à l'utilisation des hélisurfaces pour que soit prise en compte l'expérience des pilotes.

#### **Réponse de la DGAC**

En cohérence avec la recommandation, la DGAC a engagé une action en vue de renforcer les compétences des pilotes d'hélicoptères qui utilisent les hélisurfaces.

Ainsi, un arrêté modifiant l'arrêté interministériel du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères a été signé le 27 mai 2008 et est paru au JORF du 5 juin 2008. Il est applicable depuis le 5 juillet 2008.

Les nouvelles dispositions mises en place par ce nouvel arrêté répondent à la recommandation ; notamment en ce qui concerne le paragraphe suivant qui figure à la fin de l'article 17 de l'arrêté du 6 mai 1995 modifié :

*« D'autre part, pour la délivrance d'une première habilitation, le titulaire d'une licence de pilote d'hélicoptère doit justifier d'un minimum de 70 heures de vol en qualité de pilote d'hélicoptère et de la possession d'une attestation de formation délivrée par un instructeur de vol hélicoptère, indiquant que le pilote a suivi de manière complète et satisfaisante une formation de vol postérieure à la délivrance de sa licence d'au moins 5 heures portant sur son aptitude à utiliser les surfaces exigües. Le contenu de cette formation est fixé par une instruction du ministre en charge de l'aviation civile.*

*Sont dispensés de la formation complémentaire aux zones exigües :*

- les titulaires d'une licence professionnelle de pilote d'hélicoptère, compte tenu de leur cursus de formation ; et

- les titulaires d'une licence privée de pilote d'hélicoptère justifiant de 300 heures de vol réalisées en cette qualité. »

La parution de l'arrêté modificatif permet de clore la recommandation.

#### **Degré d'avancement ( 25 Août 2008)**

