

 <p><b>Direction générale de l'aviation civile</b></p> <p><b>Direction de la sécurité de l'Aviation civile</b></p>	<b>CONSIGNE OPÉRATIONNELLE</b>	Date d'émission : <b>06/07/2017</b>	
		N° F-2014-02	Date d'application : <b>06/07/2017</b>
		<b>Edition 2</b>	Période/Date de fin d'application : <b>Indéfinie</b>
	Destinataires : <b>Tout exploitant d'aéronefs effectuant du parachutage en France</b>	Objet : <b>Instructions relatives aux sorties de type « flotteur » lors des opérations de parachutage</b>	

## INTRODUCTION

Les instructions fixées par cette consigne opérationnelle sont prises en application :

- du règlement (CE) n°216/2008, concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile, notamment de l'article 14-1,
- de l'article L. 6221-3 du code des transports autorisant l'autorité à prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation lorsqu'une activité présente des risques particuliers,
- de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et notamment de son article 1.

## 0. CONTEXTE DE PUBLICATION

Cette consigne opérationnelle fait suite à un accident survenu à Tarbes, lors d'un largage de parachutistes par un avion de type Cessna U206F.

Lors d'un largage à 3 000 mètres, un parachute de secours s'est ouvert alors que le parachutiste se mettait en place à la porte de l'avion. Le déploiement de la voile dans l'empennage a provoqué des dommages irréversibles et rendu l'aéronef incontrôlable. Le pilote n'a pas été en mesure de reprendre le contrôle du vol ni d'évacuer l'avion avant d'entrer en collision avec le sol.

L'enquête menée par le bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) a montré que :

1. L'avion disposait de l'autorisation « Emport et largage de Parachutistes » délivrée par la DGAC.
2. Le programme de saut consistait à réaliser un vol relatif à deux avec mise en place de type « flotteur / piqueur accroché ». Le premier parachutiste, s'est mis dos à la porte. S'agrippant au montant latéral de la porte, il a reculé pour se positionner en « flotteur » à l'extérieur de l'avion en faisant face au second, resté dans la cabine. Le second se tenait prêt à sortir en s'accrochant au premier et en « piquant » sur lui. Durant la mise en place, le sac du « flotteur » est venu frotter la structure de l'avion, entraînant l'ouverture accidentelle du parachute de secours.
3. L'avion ne disposait pas de barre ou de renfort du montant supérieur de l'encadrement de porte, dispositifs permettant de s'agripper et de maîtriser sa mise en place de manière sûre et stable.
4. Une consigne verbale de l'exploitant interdisait aux parachutistes de s'agripper au montant supérieur de l'encadrement de porte ou au rideau de porte lors de la mise en place.

Dans son rapport d'accident n° f-vc140913 de Septembre 2015, le BEA a recommandé à la DGAC et à la FFP de prendre les mesures nécessaires afin d'interdire toutes les sorties de type « flotteur » sur les aéronefs approuvés pour le largage de parachutistes mais ne disposant pas des renforts ou barres permettant la mise en place enseignée par la FFP, cette interdiction devant être clairement identifiée sur l'aéronef et accessible aux parachutistes.



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



CONSIGNE OPÉRATIONNELLE N° F-2014-02 Edition 2

Date d'émission : 06/07/2017

### 1. APPLICABILITÉ

Les instructions fixées par cette consigne opérationnelle s'appliquent à tout exploitant d'aéronef effectuant des largages de parachutistes avec un aéronef ne disposant pas des renforts ou barres permettant la mise en place des parachutistes lors des sorties de type « flotteur ».

### 2. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR

La présente consigne opérationnelle entre en vigueur le 06/07/2017.

### 3. RÉVISION ET ACTIONS TERMINALES

La présente édition 2 abroge et remplace l'édition 1.

Depuis l'émission de cette consigne édition 1, le rapport d'enquête du BEA a été émis, confirmant la recommandation initiale du BEA, et les parties NCO et SPO du règlement AIR-OPS sont entrées en vigueur en France le 25 août 2016 et le 21 avril 2017.

Par conséquent, la présente édition 2 de la Consigne Opérationnelle n° F-2014-02 est émise pour citer le rapport du BEA, mettre à jour les références réglementaires et retirer la référence au manuel d'activités particulières dans le paragraphe Applicabilité.

### 4. CONSIGNE OPÉRATIONNELLE

Pour des raisons de sécurité, toute sortie de type « flotteur » est interdite sur les aéronefs ne disposant pas des renforts ou barres permettant une mise en place sûre et stable.  
Cette interdiction devra être clairement identifiée sur l'aéronef et directement visible par les parachutistes.

A Paris, le **06 JUIL, 2017**

Le Directeur Navigabilité et Opérations

Pierre BERNARD