



# Suites données aux recommandations de sécurité



Edité le :

lundi 12 août 2019

---

*Accident survenu le 4 octobre 2015 sur la commune de Voh (Nouvelle-Calédonie) à l'hélicoptère bombardier d'eau Airbus Helicopters AS350-B3 immatriculé F-OIAO exploité par Hélicocéan. La pilote, accompagnée d'un mécanicien, réalise une mission de lutte contre un incendie dans les environs de Voh à l'aide d'un hélicoptère équipé d'un Bambi Bucket. Juste après avoir ravitaillé en carburant, la pilote réalise plusieurs évolutions probablement associées à des tentatives d'écopage dans une zone de mangrove. Le Bambi Bucket s'accroche dans la végétation ; l'hélicoptère bascule vers l'avant et entre en collision avec la végétation et avec le sol.*

*Lien vers le rapport : [https://www.bea.aero/uploads/tx\\_elydbrapports/BEA2015-0609\\_01.pdf](https://www.bea.aero/uploads/tx_elydbrapports/BEA2015-0609_01.pdf)*

---

## Recommandation B2019/04 FRAN-2019-011

### 4.2 Formation aux activités particulières

L'enquête a montré que la formation à la DNC HBE dispensée à la pilote répondait aux exigences réglementaires de l'arrêté du 24 juillet 1991. Les canevas réglementaires définis dans l'arrêté du 24 juillet 1991 ne définissent aucun volume ou type de formation suivant le type d'activité particulière exercée : ainsi, la formation à la DNC HBE ne prévoit pas d'exercice sur un feu réel et aucun vol sous supervision n'était prévu à l'issue de l'obtention de cette DNC. Depuis l'accident, la société réalise des vols sous supervision à l'issue de l'obtention d'une DNC HBE, sans que cela ne soit inscrit dans son MAP.

En l'absence de minimum requis, la formation DNC HBE, comme les autres DNC, a été décrite a minima dans le MAP de la société. Les leviers réglementaires pour s'assurer du niveau de formation offert par une DNC sont réduits. Comme en métropole, le MAP – et donc le programme d'une DNC - n'est que déposé sans qu'il ne soit validé par l'autorité. L'exploitant est autorisé à former à des DNC sur simple référencement.

Le règlement européen part SPO ne s'applique pas en Nouvelle-Calédonie. Il apporte un cadre nouveau. Il possède un chapitre sur le travail à l'élingue en hélicoptère. Ce texte précise les prérequis d'expérience, la formation théorique initiale et la formation pratique en instruction et sous supervision. Cependant, l'activité de lutte contre les incendies est exclue de ce règlement.

L'importance des activités HBE en France métropolitaine et dans les départements et territoires d'outre-mer paraît justifier l'établissement d'un cadre précis en ce qui concerne les prérequis d'expérience, la formation théorique initiale et la formation pratique en instruction et sous supervision. Les éléments figurant dans le règlement européen part SPO pour le travail à l'élingue en hélicoptère pourraient fournir une base pour l'activité de lutte contre les incendies en hélicoptère.

#### **En conséquence, le BEA recommande que :**

La DGAC précise dans une évolution à venir de l'arrêté du 24 juillet 1991 les prérequis d'expérience, la formation théorique initiale et la formation pratique en instruction et sous supervision applicable aux activités exclues du règlement européen de base n°1139/2018, et en particulier la lutte contre l'incendie. [Recommandation 2019-011].

### Réponse

Le programme réglementaire 2019 de la DSAC comprend une révision de l'arrêté du 24 juillet 1991 visant à faire évoluer les dispositions relatives aux opérations des aéronefs de l'annexe I du règlement (UE) n°2018/1139 ainsi que les activités exclues de ce règlement (telles que la lutte contre l'incendie) effectuées par des aéronefs civils vers des dispositions similaires de celles du règlement n°965/2012 "AIR-OPS". Ainsi, il est prévu de reprendre, pour les exploitations spécialisées non commerciales d'aéronefs complexes et les exploitations spécialisées commerciales, en les adaptant pour les avions et les hélicoptères annexe I ou effectuant des activités exclues du 2018/1139, les dispositions du point SPO.OP.230 "Procédures d'exploitation standard" du règlement 965/2012 : avant d'entreprendre une exploitation spécialisée commerciale (ou une exploitation spécialisée non commerciale d'aéronefs complexes), l'exploitant effectue une analyse des risques et évalue la complexité de l'activité afin de déterminer les dangers et les risques associés inhérents à l'exploitation et d'établir des mesures d'atténuation. Il est notamment prévu que l'exploitant veille à ce que tous les membres du personnel désignés pour des opérations au sol et en vol, ou qui y participent directement, soient correctement formés.

Il convient de noter que les opérateurs effectuant des activités spécialisées commerciales (ou une exploitation spécialisée non commerciale d'aéronefs complexes) devront également se doter d'un SGS, ce qui justifie cette approche orientée performance et qui responsabilise les opérateurs quant à leur obligation de veiller notamment à ce que tous les membres du personnel qu'ils désignent pour des opérations en vol soient correctement formés.

**Avancement** 90%

**Date de mise à jour** 01/08/2019

## Recommandation B2019/04 FRAN-2019-012

### 4.2 Formation aux activités particulières

Dans la société, la DNC levage est un prérequis à la DNC HBE. La DNC levage dont il disposait précédemment la pilote a été considérée comme un acquis lors de son arrivée, sans être revalidée.

En dehors du cadre du règlement européen part SPO, l'enquête a souligné que le niveau d'exigence d'une DNC est variable et dépend de l'environnement opérationnel de l'organisme qui la délivre.

#### **En conséquence, le BEA recommande que :**

La DGAC impose dans une évolution à venir de l'arrêté du 24 juillet 1991 aux exploitants de préciser dans leurs procédures les conditions de vérification de compétence lors du transfert d'un pilote d'une société à une autre, d'un environnement à un autre pour les activités commerciales non couvertes par le règlement européen part SPO [Recommandation 2019-012].

#### **Réponse**

Le programme réglementaire 2019 de la DSAC comprend une révision de l'arrêté du 24 juillet 1991. Ainsi, il est prévu de reprendre certaines / des dispositions équivalentes à celles développées dans les points ORO.FC, notamment ORO.FC.120 "Stage d'adaptation de l'exploitant".

**Avancement 90%**

**Date de mise à jour 01/08/2019**