

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Amerrissage d'urgence de l'hélicoptère de recherche et sauvetage AS322L2, Mer du Nord près de Den Helder, 21 novembre 2006

On 21 November 2006 at 23.28 hours a Bristow search and rescue helicopter, a Eurocopter AS332L2 Super Puma, with registration G-JSAR made an emergency landing in the North Sea, approximately 10 nautical miles North West of Den Helder in the Netherlands. The 4 crew members and 13 passengers were rescued out of the water after approximately one hour and were transported ashore to Den Helder. One passenger suffered from light hypothermia and was taken to hospital, but was discharged within a few hours. The other occupants were not injured. The passengers were staff from the offshore installation K15B, which is owned by NAM. Because of a blackout that had started at 20.00 hours that day, they had walked over to the Noble George Sauvageau, a drilling rig located next to the K15B, via a bridge. It was decided to take these nonessential staff from K15B ashore with the search and rescue helicopter G-JSAR. During the return flight of the G-JSAR, the cockpit crew reported engine speed fluctuations and experienced controllability problems and decided to make an emergency landing. All occupants evacuated the helicopter, but the life rafts located in the sponsons were not used during the evacuation. The Netherlands Coastguard organized and co-ordinated the rescue operation.

### Rapport d'enquête technique de la dutch safety board

Réception par la DGAC : 02 Mars 2010

#### **Recommandation 01**

DSB (extrait)

The Board recommends that EASA consider expanding the parameters for the flight data recorders of helicopters to include the forces of the steering ("control forces"), as is the case in some categories of fixed wing aircraft.

#### **Réponse de la DGAC**

Cette recommandation est adressée à l'EASA, et la DGAC n'envisage pas d'action complémentaire.

#### **Degré d'avancement ( 13 Août 2010)**



#### **Recommandation 02**

DSB (extrait)

The Board recommends that the French DGAC reconsider its approval for the use of the Helisim AS332L2 simulator for training helicopter crews to the highest level, 'level D', as the simulator differs from the type AS332L2 helicopter, which means it does not comply with the European requirements on this point.

## Réponse de la DGAC

### Lettre réponse préliminaire n°10-167/DSAC/D du 13 août 2010

Une recommandation publiée dans ce rapport stipule que la DGAC française doit reconsidérer son approbation pour l'utilisation du simulateur AS332L2 d'Hélisim au plus haut niveau, c'est-à-dire au niveau D dans le cadre de la formation des équipages, au motif que le simulateur diffère de l'hélicoptère de type AS332L2. Ceci traduirait une non-conformité avec les règlements européens applicables. Cette affirmation est principalement basée sur la phrase suivante écrite pas 94 du rapport d'enquêtes, dernier paragraphe : « ...le simulateur AS332L2 exploité par Hélisim, dispose d'une disposition de poste de pilotage identique à celle du Cougar de la Force Aérienne Royale Néerlandais. Néanmoins, la console centrale est différente de manière significative pour les équipages techniques du G-JSAR. Le règlement JAR pour les entraîneurs synthétiques hélicoptères (JAS-STD 1H) n'autorisent pas ces différences entre le simulateur et l'aéronef en service...Malgré ces imperfections, la DGAC française a approuvé ce simulateur pour de la formation au niveau D ce qui est le niveau le plus élevé possible... »

Une différence entre un simulateur et un aéronef concernant la configuration du poste de pilotage ne peut en aucun cas être une raison justifiant de ne pas qualifier un simulateur selon la norme JAR-FSTD A ou H. En effet, un même type d'hélicoptère peut avoir un nombre significatif de configuration de postes de pilotage. Donc, il s'agit ici d'un problème d'autorisation d'emploi de simulateur et non pas un problème de qualification de simulateur.

Le règlement JAS-STD 1H permet d'utiliser des visuels collimatés ou bien des visuels projetés. Ces deux types de système visuel ont leurs avantages et leurs inconvénients. Considérant le type de formation de leurs simulateurs, le choix d'Hélisim, exploitant de ce simulateur, a été le visuel de type collimaté. Faisant référence à l'Appendice 8 à l'ACJ n°1, section 2, du JAR-FSTD H, ce choix se traduit par les caractéristiques suivantes : il n'y a pas d'effet de parallaxe, mais pour les objets situés près du sol, ceux positionnés proches pourront être perçus par le pilote comme étant distants.

Prenant en considération les explications et justifications mentionnées ci-dessus, la DGAC Française considère que la conformité du simulateur AS332L2 exploité par Hélisim est correctement démontrée sur les points mentionnés dans le rapport et n'envisage aucune action complémentaire. La qualification JAR-STD niveau D délivrée à ce simulateur est donc maintenue.

### Degré d'avancement ( 13 Août 2010)

