

**AFHSH**  
**Journées 2009**

**BEHOUST**  
**28 MARS 2009**



# REGLEMENTATION AESAs

Charles SCHMITT

Membre de l'Académie de l'Air et de  
l'Espace

Conseiller AFHSH



# ORIGINE



- **TRAITE DE ROME: 1957**
  - Maintenir et développer la sécurité du transport aérien en Europe
  - Règlementation JAA pas assez exigeante en matière de standardisation et d'égalité de concurrence

# ORIGINE (suite)



- **TRAITE DE ROME: 1957**
  - Maintenir et développer la sécurité du transport aérien en Europe
  - Règlementation JAA pas assez exigeante en matière de standardisation
- **REGLEMENT EUROPEEN :1592/2002**
  - Création de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne et du règlement Certification et maintenance

# ORIGINE (suite)



- **TRAITE DE ROME: 1957**
  - Maintenir et développer la sécurité du transport aérien en Europe
  - Règlementation JAA pas assez exigeante en matière de standardisation
- **REGLEMENT EUROPEEN :1592/2002**
  - Création de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne et du règlement Certification et maintenance
- **REGLEMENT EUROPEEN: 216/2008**
  - REMPLACE LE 1592 et étend le champ de compétence de l'Agence aux Licences et aux Opérations

# EU-FCL : LICENCES



- Fin de la période de commentaires par les parties intéressées: février 09
- Analyse des commentaires par l'Agence puis publication du document définitif sauf nécessité d'une consultation complémentaire
- Mise en application du document en juillet 2010

# EU-FCL: LICENCES(suite)



- Remplace les JAR FCL 1&2
- Représente un changement important tant dans le statut que le contenu
- **STATUT**
  - Se substitue à toutes les réglementations nationales sans dérogation autre que temporaire
- **CONTENU**
  - Tous les textes commun au FCL 1 et FCL 2 sont regroupés
  - Partie réglementation réduite au strict nécessaire
  - Déplacement des textes vers la partie AMC afin d'augmenter la flexibilité

# EU-OPS : OPERATIONS



- Document publié au fin de commentaires le 30 janvier 2009 pendant 4 mois:
  - Tout le monde peut commenter à condition de respecter les formes
- Analyse des commentaires par l'AESA durant 4 mois puis publication
- **Mise en application prévue: 8 avril 2012**



# EU- OPS: OPERATIONS (suite)



- Les changements sont plus importants que pour l'EU-FCL non pas au niveau du statut mais du contenu

# EU- OPS: OPERATIONS (suite)



- Changements plus important que pour l' EU-FCL pas au niveau du statut mais du contenu
- **STATUT:**
  - Identique à celui de EU-FCL

# EU- OPS: OPERATIONS (suite)



- Changements plus important que pour l' EU-FCL pas au niveau du statut mais du contenu
- **STATUT:**
  - Identique à celui de EU-FCL
- **CONTENU:**
- Fusion JAR OPS 1,2,3 et 4 Transport Aérien, Aviation Générale et Travail Aérien sont contenus dans un seul règlement

# EU- OPS: OPERATIONS(suite)



- Changements sont plus important que pour l' EU-FCL non pas au niveau du statut mais du contenu
- **STATUT:**
  - Identique à celui de EU-FCL
- **CONTENU:**
  - Fusion JAR OPS 1,2,3 et 4 Transport Aérien, Aviation Générale et Travail Aérien sont dans un seul règlement
- **STRUCTURE:**
  - Identique à celui de EU-FCL

# STRUCTURE



- **Sous –partie A-Règles générales et règles de vol (OPS.GEN)**
- **Sous – partie B-Transport aérien Commercial**
  - **Section 1: Exigences générales**
  - **Section 2: AMC**
- **Sous-partie C-Aviation Commerciale autre que le transport ( Aviation Générale, Travail aérien(OPS.COM)**
- **Sous-partie D-Autorisations opérationnelles spécifiques(OPS.SPA)**

# STRUCTURE (suite)



- **Sous partie A - Règles générales d'opération et règles de vol: 6 sections**
  - 1 généralités
  - 2 Procédures opérationnelles
  - 3 Performances et limitations des aéronefs
  - 4 Instruments et équipements
  - 5 Manuels , registres et relevés (**Transport**)
  - 6 Sécurité( **Transport**)

# STRUCTURES (suite)



- **Sous-partie D- Opérations nécessitant des autorisations spécifiques (Hélicoptères)**
  - **Exigences générales**
  - **Transport des matières dangereuses**
  - **Opération de treuillage**
  - **Transport sanitaire d'urgence**
  - **Opérations nécessitant un temps d'exposition**
  - **Utilisation de Jumelles de Vision Nocturne**

# IMPACT SUR LA REGLEMENTATION FRANCAISE



- **GENERAL:**
  - Plus important que l'EU-FCL car le texte est basé sur les règlements OPS 1&3 qui étaient différents, de plus l'introduction du Travail Aérien **est un changement majeur**
- **HELICOPTERE**
  - Dans le domaine du transport sanitaire (SMUH) l'introduction de l'équipage à 2 sur les sites opérationnels et en vol de nuit conduit à pratiquement éliminer 10 appareils 355 F et N
  - La **charge financière** va augmenter du fait du 2<sup>ème</sup> membre d'équipage mais augmenter **la sécurité et les possibilités opérationnelles** (sites opérationnels, JVN)



# IMPLICATIONS en HEMS



- **Equipage à deux**

- **Avantages:**

- Création et utilisation des sites opérationnels à la discrétion de l'équipage
- Utilisations des minimas météo réduits
- Utilisation des jumelles de Vision Nocturne
- Amélioration de la sécurité des vols en situation difficile

# IMPLICATIONS en HEMS (suite)



## ➤ Inconvénients:

- Elimination de certains appareils (355N) en vol de nuit, JVN, sites opérationnels,
- Coût additionnel du 2<sup>ème</sup> membre d'équipage
- Formation des membres d'équipage
- Perte de 80 kg de charge utile

# CONCLUSION



- L'étape que nous n'avons pas voulu franchir lors de la mise en application du JAR-OPS 3 en 1995 en créant l'OPS 3 français nous allons devoir la franchir dans les années qui nous séparent du 8 avril 2012
- L'effort d'adaptation est important tant au plan technique que financier