

En terme d'équipage SMUH
les exigences réglementaires actuelles ne sont pas identiques entre le
JAR-FCL 2 européen et le FCL2 français

Le règlement Européen JAR-OPS 3 Équipage minimal en SMUH :

de jour :

1 pilote + 1 membre équipage SMUH(*)
(assis en place co-pilote)

() - De manière exceptionnelle sur un site SMUH le cdb peut décider de partir seul pour rapporter des équipements médicaux*

- Arrivé sur le site SMUH l'installation de la civière peut interdire la place avant au membre d'équipage SMUH

de nuit :

2 pilotes

ou

1 pilote + 1 membre équipage SMUH(*)

() dans des zones géographiques spécifiques
(références sol suffisantes, disponibilité et fiabilité des prévisions*

MTO, système de suivi continu du vol...

Le règlement français OPS 3 Équipage minimal en SMUH :

de jour :

en SMUH basique

1 pilote

en SMUH spécial

2 pilotes

de nuit :

en SMUH basique

1 pilote + (PA)

en SMUH spécial

2 pilotes

Ce qui se fait chez nos voisins européens :

Au Royaume uni: 1 pilote + 1 membre d'équipage SMUH
En Suisse : 1 pilote + 1 membre d'équipage SMUH
Au Pays Bas: 1 pilote + 1 membre d'équipage SMUH
En Italie: de jour 1 pilote + 1 membre d'équipage SMUH
de nuit 2 pilotes

En Allemagne: de jour 1 pilote + 1 membre d'équipage SMUH
de nuit 2 pilotes + 1 membre d'équipage SMUH

il existe encore des différences dans ces pays sur le statut et l'origine professionnelle de ce membre d'équipage SMUH

Notre spécificité française :

**un pilote seulement de jour
plus un Pilote Automatique
pour le vol de nuit**

a de faible chance d'être retenu dans les années à venir...

L'équipage constitué d'un pilote et d'un membre d'équipage s'avère efficace.

En SMUH mais également dans d'autres secteurs de l'activité hélicoptère, le membre d'équipage a toutes ses raisons d'être .

Si l'industrie considère qu'un tel membre d'équipage doit exister ou non, il faut qu'elle se manifeste auprès de la DGAC.

- Les aides au pilotage et à la navigation sur hélicoptère sont de plus en plus efficaces avec l'apparition des technologies de dernière génération Glass cockpit, Pilote Automatique, systèmes de gestion de vol...

Mais les tâches non directement ou partiellement liées à la conduite de l'aéronef pourraient incomber à une autre personne qui apporterait son aide et son savoir faire dans les différentes phases d'une mission

**Au cours du dernier Conseil du personnel Navigant
le 23 Mars 06 il a été décidé de constituer un groupe de travail qui a
pour mandat de réfléchir sur un membre d'équipage supplémentaire
autre qu'un deuxième pilote.**

Merci de votre Attention

Jean-Marc SACAZES

LE POINT SUR LES JAA ET L'AESA (EASA)

A - LES JAA

LES JAA SOUS LEUR FORME ACTUELLE DOIVENT DISPARAÎTRE COURANT 2007 IL Y AURA ALORS UN TRANSFERT DU FCL ET DE L'OPS VERS L'AESA (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne)

LES EXPERTS DES DIFFÉRENTS PAYS JAA PARTICIPENT ET COLLABORENT À LA PHASE DE TRANSITION VERS L'AESA

LORSQUE LA PASSATION SERA EFFECTIVE, LES JAA PRENDRONS LA FORME D'UNE AGENCE DE LIAISON ENTRE L'AESA ET LES PAYS HORS CEE

LE POINT SUR LES JAA ET L'AESA

B - L'A.E.S.A

SON RÔLE :

DE PART SES OBJECTIFS ET LES CONSULTATIONS AVEC SES PARTENAIRES, L'AESA :

ASSISTE LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS L'ÉLABORATION DE PROPOSITIONS DE RÉGLEMENTS

VÉRIFIE L'APPLICABILITÉ ET LES EXIGENCES ESSENTIELLES DE CES PROPOSITIONS AVANT PRÉSENTATION AU PARLEMENT EUROPÉEN

ÉLABORE LES CODES DE NAVIGABILITÉ (certification) ET LES PROCHAINS RÉGLEMENTS DES LICENCES ET DES OPERATIONS AERIENNES

VÉRIFIE L'APPLICATION DES RÉGLEMENTS EUROPÉENS DANS LES ÉTATS MEMBRES