

Réglementation opérationnelle européenne hélicoptères



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Direction générale de l'Aviation civile



Plan

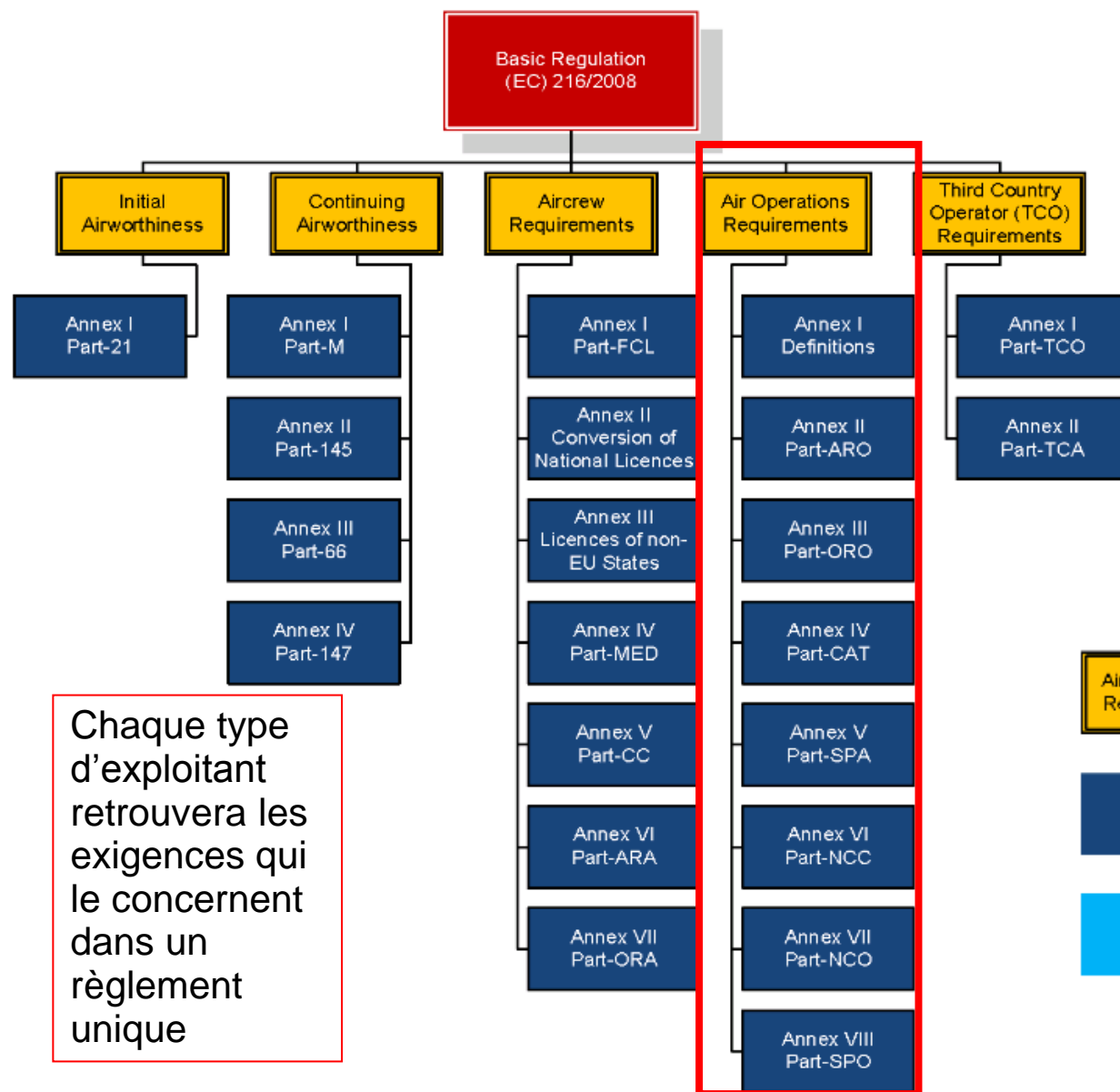
Réglementation opérationnelle européenne hélicoptères

- Structure réglementaire ancienne (page 3)
- Structure réglementaire nouvelle (pages 4 à 7)
- Exigences hélicoptères (pages 8 et 9)
- Exigences hélicoptères–Composition équipage SMUH (HEMS) (pages 10 à 12)
- Échéances et transition (pages 13 et 14)

Structure réglementaire ancienne

Basic Regulation (EC 216/2008)																		
Personnel	Organisation Requirements	Authority Requirements	Air Operations	Third Country Operators														
Cover regulation	Cover regulation	Cover regulation	Cover regulation	Cover regulation														
Annex I Part-FCL Flight Crew Licensing	Annex I Part-OR	Annex I Part-AR	Part-CAT Commercial Air Transport	Part-TCO														
Annex II Conversion of national A/H licences	Subpart OR.GEN General requirements	Subpart AR.GEN Subpart AR.FCL Subpart AR.ATO Subpart AR.FSTD Subpart AR.AeMC Subpart AR.MED	Part-SPA Specific Approval	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>CRD: 09/04/10 Opinion: 27/08/10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>CRD: 23/06/10 Opinion: 14/12/10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>CRD: 04/10/10 Opinion: 03/11</td> </tr> <tr> <td></td> <td>CRD: 25/11/10 Opinion: 04/11</td> </tr> <tr> <td></td> <td>CRD: 03/11 repoussé</td> </tr> <tr> <td></td> <td>CRD: 07/11 Opinion: 12/11</td> </tr> <tr> <td></td> <td>NPA: 20/12/2010 Opinion: 10/11</td> </tr> </table>		CRD: 09/04/10 Opinion: 27/08/10		CRD: 23/06/10 Opinion: 14/12/10		CRD: 04/10/10 Opinion: 03/11		CRD: 25/11/10 Opinion: 04/11		CRD: 03/11 repoussé		CRD: 07/11 Opinion: 12/11		NPA: 20/12/2010 Opinion: 10/11
	CRD: 09/04/10 Opinion: 27/08/10																	
	CRD: 23/06/10 Opinion: 14/12/10																	
	CRD: 04/10/10 Opinion: 03/11																	
	CRD: 25/11/10 Opinion: 04/11																	
	CRD: 03/11 repoussé																	
	CRD: 07/11 Opinion: 12/11																	
	NPA: 20/12/2010 Opinion: 10/11																	
Annex III Acceptance of licences and medical certificates	Subpart OR.ATO Approved Training Organisations Subpart OR.FSTD Flight Simulation Training Devices	Subpart AR.FSTD Subpart AR.AeMC Subpart AR.MED	Part-SPO Specialised Operations															
Annex IV Part-MED Medical	Subpart OR.AeMC Aeromedical Centres Subpart OR.OPS Air Operations	Subpart Safety assessment of aircraft Subpart AR.OPS	Part-NCC Non Commercial Complex															
Annex V Part-CC Cabin Crew	Subpart OR.AeMC Aeromedical Centres Subpart OR.OPS Air Operations	Subpart AR.MED	Part-NCO Non Commercial Non Complex															
	Subpart OR.OPS.FTL Flight Time Limitations	Subpart AR.CC Subpart AR.TCO Subpart AR.OPS.FTL																
AMC et GM																		

Structure réglementaire nouvelle



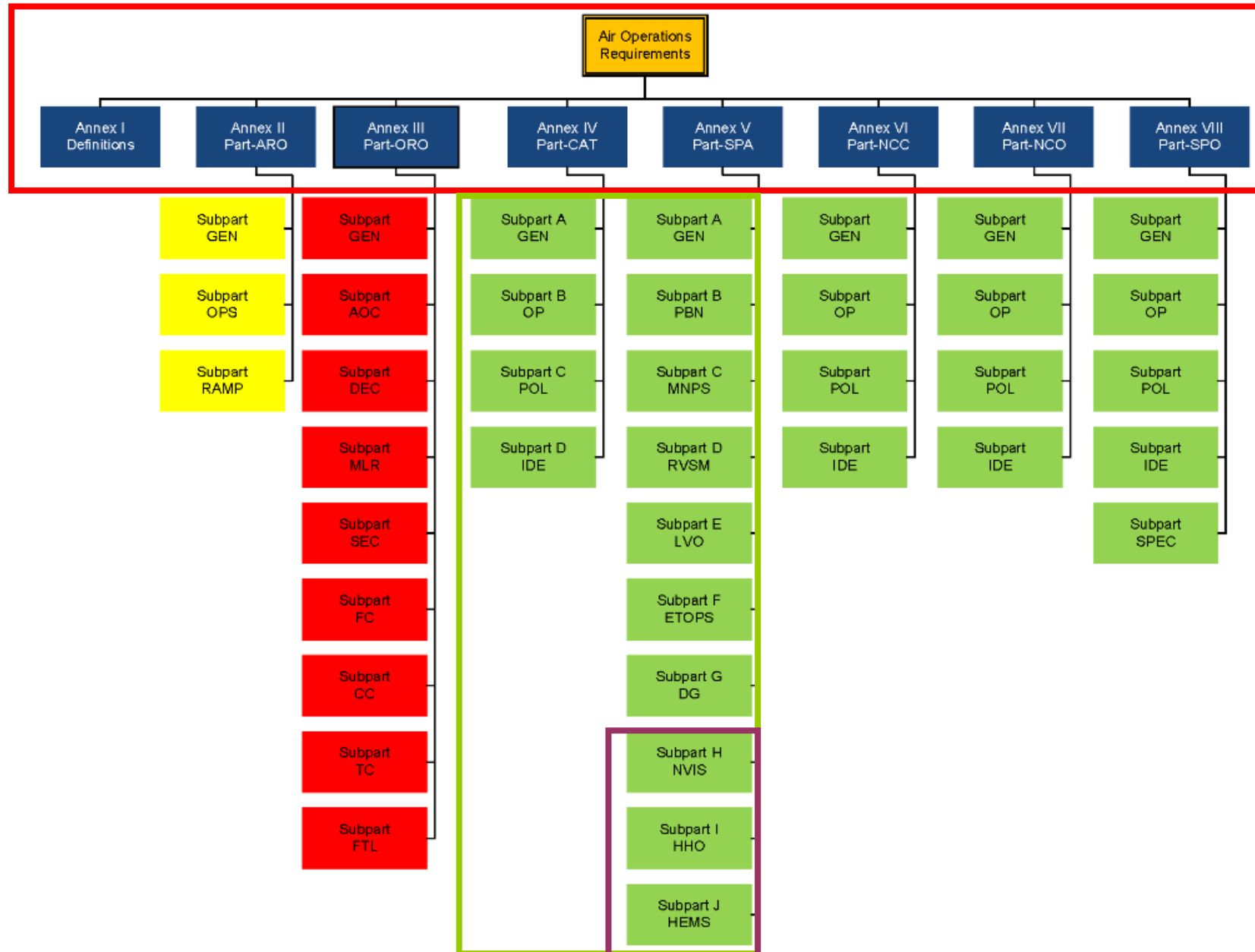
Chaque type d'exploitant retrouvera les exigences qui le concernent dans un règlement unique

Air Operations Requirements	Cover Regulation
Annex I XXXX	Annex to Cover Regulation (Part)
Section XXX	Section (within Subpart)

Structure réglementaire nouvelle

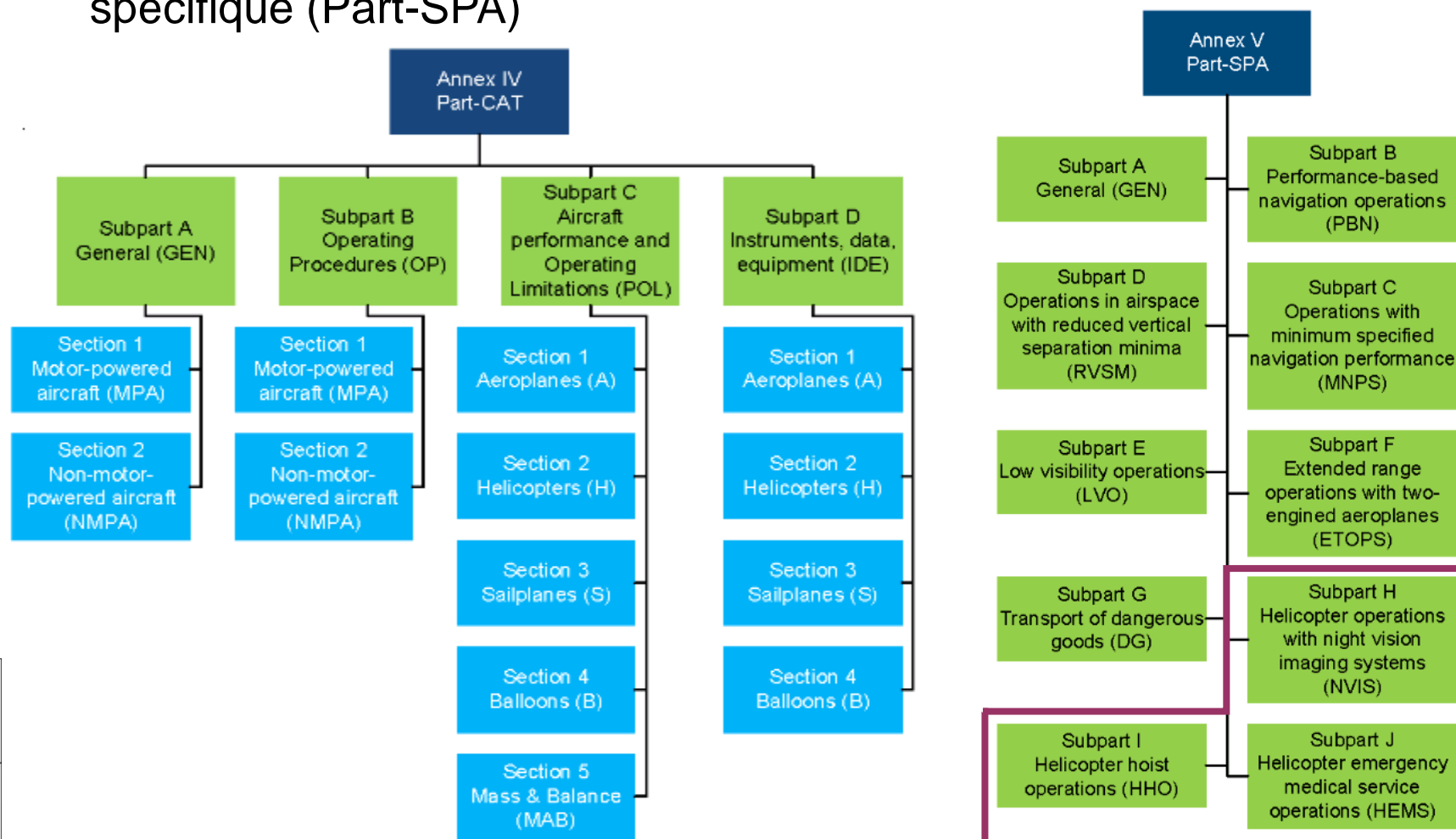
- ARO : **A**uthority **R**equirement for Air **O**perations
- ORO : **O**rganisation **R**equirement for Air **O**perations (*exploitants*)
- CAT: **C**ommercial **A**ir **T**ransport : transport de passagers, de fret ou de courrier contre rémunération.
- SPA : **S**Pecific **A**pprovals (*approbations telles matières dangereuses, SMUH-HEMS*)
- NCC: **N**on **C**ommercial **C**omplex. (*Aviation générale*)
(MTOW > 3 175 kg ou exploitation deux pilotes ou MOPSC>9 pax)
- NCO: **N**on **C**ommercial **O**ther than complex. (*Aviation générale*)
- SPO: **S**Pecialised **O**perations. Anciennement nommé « COM » : activités commerciales ne rentrant pas dans le champ du CAT. On y trouvera les exigences pour le travail aérien.

Structure réglementaire nouvelle



Structure réglementaire nouvelle

- Exemples de structures détaillées pour les exigences relatives au transport aérien commercial (Part-CAT) et aux approbations spécifique (Part-SPA)



Exigences hélicoptères

- En travail aérien, CRD publié récemment par l'EASA pour une réponse due fin janvier 2012

- En transport aérien commercial, les exigences se stabilisent :
 - Opinion 2011-04 à destination de la commission publiée le 1/06/2011 (règlement chapeau « Air operations requirements » + Annexes I à V)
 - Depuis cette date, plusieurs réunions entre EASA-Commission et Etats Membres en vue d'amender l'opinion. Par exemple :
 - Modalités de transition OPS3 – règlement européen clarifiées
 - Exclusion plus large des vols locaux (art; 5 §2):
« *CAT operations starting and ending at the same aerodrome/operating site with Performance class B aeroplanes or non-complex helicopters shall not be subject to compliance with Annex III and IV* »

Exigences hélicoptères

- Exigences techniques liées au transport aérien commercial (Annexes I-Definitions à Annexe V-Part-SPA)
 - Quelques amendements par rapport au texte soumis en 06/2011
 - Ex : Exploitation en CP3 (monomoteur) en environnement hostile limitée aux zones et dans les conditions spécifiées dans l'approbation associée (initialement, exploitation limitée aux zones montagneuses ou éloignées)
 - La plupart des exigences sont reprises de la dernière version du JAR-OPS 3
 - Parmi les différences importantes par rapport à l'OPS 3
 - Exploitation en monomoteur en environnement hostile
 - Composition équipage en SMUH (HEMS)

Exigences hélicoptères

Composition équipage SMUH (HEMS)

- Règle française (arrêté du 21/03/2011 : app. 1 à l'OPS 3.005 (d)...)
 - Transports sanitaires en transport public possible pour vols non urgents, avec minima « classiques », exploités :
 - en Classe de Performance 1 (CP1) en zone hostile habitée
 - en CP2 ou CP3 possible ailleurs
 - SMUH dans les autres cas :
 - tout vol secondaire incompatible avec la CP1 en zone hostile habitée (auquel cas, l'aire de poser est classée site d'intérêt public [SIP])
 - tout vol urgent (notamment primaire, vers site intervention/exploitation)
 - Types de vols SMUH : basique, en monopilote, ou spécial (minimums ops abaissés) en bipilotes
 - Presque aucun vol SMUH spécial pour les hélicoptères blancs : quasi-totalité des vols en monopilote

A noter : l'arrêté du 10/08/2011 modifiant l'OPS3 introduit le membre d'équipage technique SMUH. Le recours à ce membre d'équipage pour les vols SMUH est facultatif.

Exigences hélicoptères

Composition équipage SMUH (HEMS)

- Règle européenne - Principes
 - Transports sanitaires en transport public ou CAT (pas sous régime SMUH) toujours possible si règles du CAT applicables
 - Si conditions CAT pas applicables, c'est à dire...
 - conditions météo moins bonnes que les minima
 - exigences de performances non remplies (ex : CP1 impossible en zone hostile habitée)
 - ... le régime SMUH rend possibles les opérations (sous réserve de se conformer aux dispositions additionnelles du régime SMUH)
 - Parmi les exigences complémentaires : un second membre d'équipage obligatoire (SPA.HEMS.130) pour tout vol SMUH
 - La question fondamentale : quels vols de transport sanitaire par hélicoptères relèvent nécessairement du régime SMUH?

Exigences hélicoptères

Composition équipage SMUH (HEMS)

- Règle européenne – différences

- Pas de notion de SMUH basique/spécial (vol SMUH =>2d membre d'équipage)
- Vols vers/depuis hôpitaux,

Sites connus, donc vols réalisables selon les règles CAT si les minima CAT sont applicables et sous réserve de respecter certaines conditions :

- En zone hostile habitée :
 - CP1 sur hélisation non classée SIP et CP1 sur base exploitant (CAT.POL.H.100 (b)(1) et SPA.HEMS.125 (b)(1))
 - CP2 sur aire de poser classée SIP autre que la base (CAT.POL.H.100 (b)(1) et SPA.HEMS.125 (b)(2) - conformité au CAT.POL.H.225)
- Hors zone hostile habitée : CP2 voire CP3 possibles
- Vols depuis/vers sites d'exploitation/intervention
 - vol SMUH en CP2 en zone hostile, en CP3 en zone non hostile (SPA.HEMS.125 (a) et (b)(3))

Échéances et transition

- Applicabilité du règlement « Air operations requirements »
 - 8 avril 2012 (Article 9 paragraphe 1)
 - Dérogation (générale, demandée par l'État) possible jusqu'au 8 avril 2014

« By way of derogation from paragraph 1, Member States may decide not to apply the provisions of Annexes I to V until 8 April 2014 »

- Transition
 - Pour les questions relatives au SMUH, la France a demandé une période de transition supérieure à deux ans afin de permettre :
 - L'évolution de la flotte hélicoptère;
 - Le recrutement et la formation des équipages.

Échéances et transition

- Transition (suite)

- La Conversion des CTA au-delà du 8 04 2012 passe par un rapport de conversion lequel décrira :
 - Le cadre réglementaire de délivrance des CTA (OPS 3)
 - L'étendue des privilèges
 - Les différences entre OPS 3 et règles européennes contenues dans les Annexes III (Part-ORO), IV (Part-CAT) et V (Part-SPA)
 - Les modalités et échéances de mise en conformité avec ces Annexes
- Délivrance de CTA OPS 3 possible jusqu'à la fin de la période de transition

FIN



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Direction générale de l'Aviation civile

