

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS CAT Hélicoptère: Questions diverses

- Drones :
 - Règles d'accès à l'espace de l'arrêté du 17 décembre 2015, applicables à tous les drones, professionnels ou de loisirs :
 - > confinement sous 150 m ou moins selon proximité aérodromes/hélisturfaces/bases ULM.
 - > priorité aux aéronefs habités et les principes du « voir (et entendre...) et éviter » s'appliquent
 - Mise en place de la formation dédiée aux télépilotes pros courant 2017
 - CR d'événements de rencontres avec drones à faire remonter
 - Facilitation de l'accès à l'information aéronautique pour tous les dronistes : page dédiée sur site Geoportail
<https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-pour-drones-de-loisir>

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS CAT Hélicoptère: Questions diverses

The screenshot displays the Géoportail website interface. The browser address bar shows the URL: <https://www.geoportail.gouv.fr/donnees/restrictions-pour-drones-de-loisir>. The page title is "RESTRICTIONS POUR DRONES DE LOISIR". The main content is a map of the Paris metropolitan area with various colored overlays (red, orange, green) indicating restricted zones. A sidebar on the right contains the following text:

RESTRICTIONS POUR DRONES DE LOISIR

2

Représentation des zones soumises à interdictions ou à restrictions pour l'usage, à titre de loisir, d'aéronefs télépilotés (ou drones), sur le territoire métropolitain. Cette carte est basée sur l'arrêté « espace » du 17 décembre 2015 et ne couvre pas les interdictions temporaires. La représentation des zones soumises à interdictions ou à restrictions n'engage pas la responsabilité des producteurs de la donnée. Le contour des agglomérations est fourni à titre purement indicatif.

[» Consulter les interdictions temporaires](#)

[» Plus d'informations](#)

Service de l'information aéronautique (SIA)

At the bottom of the page, there are logos for the French Republic, the Ministry of Environment, Energy and the Sea, and DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile).

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

CAT Hélicoptère : Questions diverses

Q: Sur hélisations en zone hostile habitée, nous sommes confrontés à la problématique des axes si l'on s'écarte légèrement en fonction de la composante vent du moment.

Les cartes VAC indiquent des axes et nous souhaiterions disposer de secteurs d'approche et de décollage afin d'effectuer nos mouvements face au vent.

R: L'information VAC donne des axes privilégiés pour lesquels une protection par rapport aux obstacles est assurée.

Lorsque cela n'est pas interdit (pour des considération de sûreté , nuisance ou autres...) la trajectoire peut être adaptée mais dans ce cas le gestionnaire de l'hélistation n'apporte aucune garantie concernant la protection par rapport aux obstacles.

C'est à l'exploitant hélicoptère d'effectuer une étude opérationnelle appropriée pour garantir les marges nécessaires vis-à-vis des obstacles.



Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

CAT Hélicoptère: Questions diverses

Q : SPA.HEMS.150 a)2) : Lorsqu'une mission SMUH est exécutée en VFR dans une zone géographique locale et définie, une planification standard du carburant peut être utilisée pour autant que l'exploitant établisse une réserve finale de manière que, au terme de la mission, le carburant restant ne soit pas inférieur à la quantité suffisante pour 20 minutes de temps de vol à une vitesse de croisière normale pour des opérations dans une zone qui dispose de sites d'atterrissage de précaution adaptés et disponibles.

Nous opérons en bi-moteurs en VFR à destination d'hôpitaux en zone urbaine ou péri-urbaine. Pouvez-vous nous apporter une définition plus précise des sites d'atterrissage de précaution adaptés et disponibles ?

R : L'environnement urbain semble difficilement compatible avec cette disposition d'allègement. La version anglaise du règlement indique d'ailleurs « continuous » et non pas « available » pour « disponible ».



Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

CAT Hélicoptère: Questions diverses

Q : Compte tenu de la nouvelle composition d'un équipage HEMS (Pil+MET), un examinateur est situé à l'arrière afin d'évaluer le travail en ligne d'un équipage lors d'un CEL. Il n'est donc pas commandant de bord.

Sous quelles conditions, un PNT ayant plus de 60 ans - interdit en TP monopilote, peut-il réaliser des CEL lors des vols HEMS simulés ?

R : Non le statut de CDB est un prérequis pour être examinateur CEL (ORO.FC.230c2))

Seuls les CDBs volant en bipilote peuvent être contrôleurs CEL au-delà de 60 ans.

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

CAT Hélicoptère: Questions diverses

Q : Une réquisition préfectorale est considérée comme une obligation de mise à disposition de moyens. Pouvez-vous confirmer qu'en cas de réquisition préfectorale, le pilote ne peut exécuter un vol qu'en conformité avec les procédures du Manex Compagnie pour lesquelles il a été entraîné et ne peut déroger aux prescriptions (minima MTO, classes de perfos, etc...) du Manex ?

R : La réquisition ne change pas les règles techniques et opérationnelles applicables à un exploitant civil pour le type de mission objet de la réquisition. Une réquisition émane directement d'un préfet, a un caractère ponctuel et couvre un besoin urgent et imprévu.

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

CAT Hélicoptère: Questions diverses

Q : SAR – Exclus du règlement 216/2008. Quand est-il du cadre du secours aux personnes (sur piste) ? Est-ce considérée comme de l'urgence ?

R : L'annexe 12 OACI (Recherche et sauvetage) donne les définitions de la recherche et du sauvetage. La notion de recherche implique que la localisation précise du blessé n'est pas connue avant le vol.

En conséquence s'il s'agit d'aller chercher une personne blessée dont on connaît la localisation et que cette personne a besoin d'une assistance médicale (d'urgence), les opérations de secours sur piste montagne sont du CAT ou du SMUH.

Toutefois les opérations de secours impliquant l'utilisation du treuil pour dégager une personne bloquée peuvent être envisagées au titre des activités exclues du 216/2008.

Il est à noter que l'AESA a conscience que l'agrément SPA.HEMS a besoin d'être révisé pour être mieux adapté à ce type d'opérations en montagne.

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

CAT Hélicoptère: Questions diverses

Q : JVN – NVIS question 91528 et 95020 de l'Assemblée Nationale – JVN SAMU – Article R312-27 (modification). Permettre aux sociétés effectuant une mission de service public de transport hélicoptéré pour les centres hospitaliers d'acquérir et de détenir des jumelles de vision nocturne de la catégorie A2 impose donc de modifier l'article R. 312-27 du code de la sécurité intérieure.

Cette modification nécessite un décret en Conseil d'État, pris en concertation avec le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer et le ministère des affaires sociales et de la santé. Les consultations en ce sens sont en cours.

L'aviation civile est-elle consultée ou associée à ces consultations ? Quel est le calendrier ?

R : Oui la DGAC est consultée et travaille en concertation avec la DGOS pour faire progresser le sujet.

Le calendrier ne dépend pas que de la DGAC.



Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

CAT Hélicoptère: Questions diverses

Q : Demande approbation des EFB (Electronic Flight Bag): processus d'approbation et supervision par la DSAC

R : Voir guides EFB présent et futur