

OBJET : MODIFICATION DE LA PRESENTATION DU REPERTOIRE DES HELISTATIONS AD 1.3.2 ET DE L'ATLAS « VAC HELISTATIONS ».

1 INTRODUCTION

La présente AIC a pour objectif d'annoncer aux usagers de l'espace aérien une prochaine modification apportée à la structure de l'AIP et à la présentation des renseignements aéronautiques qui y figurent en sous-section AD 1.3.2 et dans l'atlas « VAC hélistations ».

Les informations disponibles sont présentées au BMJ AIRAC 12/21 sous forme d'un répertoire général complété d'éléments cartographiques. Les indications directement liées aux conditions opérationnelles d'exploitation ont été mentionnées afin d'assister les exploitants d'hélicoptères titulaires d'un certificat de transporteur aérien (CTA) dans l'application des règlements opérationnels.

2 UTILISATION DES INFORMATIONS PUBLIEES POUR LE TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL (CAT)

Les règlements relatifs aux opérations aériennes applicables au transport aérien commercial ont évolué avec la publication de l'« OPS 3 » puis de l'« AIR-OPS »¹ qui s'y substitue. L'entrée en vigueur récente de ce dernier règlement conduit les exploitants d'hélicoptères titulaires d'un CTA à décrire très précisément l'ensemble de leurs procédures, dans certains cas associé à une étude de risques, en fonction des environnements et des zones qu'ils survolent (voir les dispositions ORO.GEN.110 i) et ORO.GEN.200 a3)). Il leur appartient donc de qualifier la nature de ces environnements en fonction des procédures et des trajectoires qu'ils utilisent, ainsi que de préciser la classe de performance qu'ils comptent appliquer pour les opérations qu'ils envisagent.

Or, à l'usage, il apparaît que le caractère générique des informations actuellement publiées peut amener les exploitants et leurs équipages à des confusions, voire à des erreurs, en regard des modalités proposées par l'« AIR-OPS » (notamment les points CAT.POL.H.225, CAT.POL.H.305 et/ou CAT.POL.H.420). Une mise à jour des publications correspondantes est donc nécessaire.

3 MISE A JOUR DU REPERTOIRE ET DES CARTES VAC HELISTATIONS

Afin d'éviter toute erreur ou confusion et de permettre individuellement à chaque exploitant d'hélicoptères qui utilise une hélistation pour une opération de transport aérien commercial d'établir les conditions opérationnelles applicables à son type d'exploitation (évaluation et qualification de la zone et de l'environnement, choix de la classe de performances et des procédures associées), les mises à jour suivantes seront progressivement effectuées :

1) La mention « hélicoptère de référence » et l'indication du type utilisé pour le dimensionnement de l'infrastructure seront remplacés par un complément d'information sur les caractéristiques de celle-ci, notamment les dimensions de la FATO, et le cas échéant celle des voies de circulation et des postes de stationnement ainsi que la force portante des TLOF, FATO et postes de stationnement d'hélicoptères.

2) La mention relative aux classes de performance (1, 2 ou 3) sera remplacée par des informations sur la valeur de la pente des surfaces de protection vis à vis des obstacles dans les trouées prises en compte lors de la conception de l'hélistation. Les obstacles pertinents venant percer cette surface de protection et ceux présentant un danger en dehors de cette surface resteront identifiés sur les cartes.

3) Les mentions suivantes seront progressivement retirées :

- Environnement hostile ;
- Environnement non hostile ;
- Zone habitée ;
- Zone non habitée ;
- Sous-catégorie HA ou HB.

La surveillance de la conformité des opérations aériennes sur les hélistations avec la réglementation en vigueur sera effectuée par la DSAC, a posteriori dans le cadre du programme de surveillance habituel des exploitants d'hélicoptères détenteurs d'un CTA.

¹ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil et ceux présentant un danger en dehors de cette surface resteront identifiés sur les cartes.

4- RAPPEL DE DEFINITIONS

Les opérateurs détenteurs d'un CTA doivent se référer aux définitions suivantes, qui figurent dans l'annexe I du règlement (UE) n°965/2012² de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil :

(24) une « zone habitée » désigne, par rapport à une agglomération, une ville ou des habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives ;

(69) un « environnement hostile » désigne :

a) un environnement dans lequel :

- i) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate ;
- ii) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate contre les éléments naturels ;
- iii) le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ; où
- iv) il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol ;

b) dans tous les cas, les zones suivantes :

- i) pour le survol de l'eau, les zones maritimes situées au nord du parallèle 45N ou au sud du parallèle 45S désignées par l'autorité de l'État concerné ;
- ii) les parties de zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité ;

(82) un « environnement non hostile » est un environnement dans lequel :

- a) un atterrissage forcé peut être accompli en sécurité ;
- b) les occupants de l'hélicoptère peuvent être protégés contre les éléments naturels ; et
- c) le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;

Dans tous les cas, les parties de zone habitée pourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité sont considérées comme non hostiles ;

(88) les « opérations en classe de performances 1 » sont celles avec un niveau de performance tel que, en cas de défaillance du moteur critique, l'hélicoptère peut soit atterrir dans la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment auquel survient la défaillance ;

(89) les « opérations en classe de performances 2 » sont des opérations telles que, en cas de défaillance du moteur critique, le niveau de performance disponible permet à l'hélicoptère de poursuivre son vol en sécurité sauf lorsque cette défaillance intervient tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auquel cas un atterrissage forcé peut s'avérer nécessaire ;

(90) les « opérations en classe de performances 3 » sont des opérations telles que, en cas de défaillance d'un moteur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé peut s'avérer nécessaire avec un hélicoptère multi moteur mais sera inévitable avec un hélicoptère monomoteur .

² modifié par :

- Le règlement (UE) No 800/2013 de la Commission du 14 août 2013 ;
- Le règlement (UE) No 71/2014 de la Commission du 27 janvier 2014 ;
- Le règlement (UE) No 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014 (Version consolidée disponible sur le site INTERNET « EURLEX »)