

REGOLAMENTO (UE) n.965/2012 OPERAZIONI HEMS – HEMS HHO – HSAR

Le note informative contengono informazioni attinenti le aree della Sicurezza del Volo (Safety), della Security e del Trasporto Aereo e sono destinate ai soggetti operanti nei settori APT (Aeroporti), ATM (Spazio Aereo), EAL (Economico, Amministrativo Legale), LIC (Personale di Volo), MED (Medicina Aeronautica), NAV (Navigabilità Iniziale e Continua), OPV (Operazioni di Volo), SEC (Security), **al fine di fornire orientamenti, raccomandazioni o chiarimenti riguardo a specifici argomenti o scenari regolamentari**. I destinatari sono invitati ad assicurare che la presente informativa sia portata a conoscenza di tutto il personale interessato.

| Applicabilità | Destinatari |
|---------------|---------------------------|
| APT | <i>Non interessato</i> |
| ATM | <i>Non interessato</i> |
| EAL | <i>Non interessato</i> |
| LIC | <i>Non interessato</i> |
| MED | <i>Non interessato</i> |
| NAV | <i>Non interessato</i> |
| OPV | <i>Operatori CAT HEMS</i> |
| SEC | <i>Non interessato</i> |

1. INTRODUZIONE

L'introduzione del Regolamento (UE) 965/2012, che regola tutta l'attività di *Commercial Air Transport*, incluse le approvazioni *specifiche (SPA)*, ha portato all'abrogazione di tutte le norme Nazionali inerenti le operazioni aeree effettuate in ambito HEMS ed HHO, eccetto per i tempi di servizio e di volo non ancora oggetto di normativa europea.

2. SCOPO

La presente Nota Informativa, ha lo scopo di esplicitare le modalità attuative del Regolamento (UE) 965/2012, in particolare riguardo alla sottoparte SPA HEMS, e di fornire chiarimenti per il soddisfacimento di alcuni requisiti contenuti nella norma e nelle relative AMC (*acceptable means of compliance*) di EASA.

3. APPLICABILITA'

La presente N.I. si applica a tutte le operazioni HEMS condotte in accordo al Regolamento (UE) 965/2012 Parte SPA HEMS.

4. COMPOSIZIONE EQUIPAGGI HEMS

Così come evidenziato dal Regolamento, nelle operazioni HEMS vanno considerate tre aree dove sono consentite *alleviation* che però comportano gestire rischi oltre a quelli normalmente ammessi dalle Parti ORO e CAT:

- *“En-route phase”* (specifiche regole per altezza e visibilità)
- *Accident site* (specifiche regole per prestazioni e dimensioni)
- *elevated Hospital Site* (specifiche regole per il *deck edge strike*)

A tal fine deve essere stabilito un addestramento specializzato basato sul livello di esperienza e, soprattutto, lo svolgimento delle operazioni deve avvenire con un equipaggio rinforzato (GM1 SPA.HEMS.100(a)(c)(2)).

Per quanto concerne la composizione dell'equipaggio che opera in attività HEMS, il Regolamento prevede quanto segue:

4.1. **Volo diurno (Day Flight)**

L'equipaggio minimo deve essere composto da due piloti oppure da un pilota e da un *HEMS technical Crew member* (in seguito chiamato “HEMS crew member”, o HCM), e il posto o uno dei posti anteriori (“*front seat*”) non occupati dal comandante quale “posto del copilota”.

L'equipaggio può comunque essere temporaneamente ridotto al solo pilota quando:

- a. operando su un “*HEMS Operating Site*”, viene richiesto al comandante di recuperare ulteriori attrezzature mediche;
- b. dopo essere atterrati in un “*HEMS Operating Site*” l'installazione della barella precluda la possibilità all'HEMS Crew Member di occupare il posto del copilota;
- c. Nei casi in cui sia necessario che l'HEMS Crew Member fornisca assistenza all'equipe medica a bordo.

Tuttavia, in tutti e tre i casi sopra descritti, dovrà essere applicata la “*Operating minima*” richiesta dallo spazio aereo in cui si sta operando (e non quelle previste nella tabella 1 SPA.HEMS.120) e solo nel caso (a) il comandante può atterrare su un “*HEMS Operating Site*” senza che l'HEMS Crew member sia seduto nel posto del copilota.

4.2. **Volo notturno (Night Flight):**

L'equipaggio minimo di condotta deve essere composto da due piloti o da un pilota più un HEMS Crew Member che occupi il posto del Copilota solo se le operazioni avvengono in specifiche aree geografiche definite dall'operatore nel Manuale Operativo e tenendo conto di quanto riportato nel Regolamento 965/2012 nel requisito SPA.HEMS.130(e)(2)(ii) e in GM1SPA.HEMS.130(e)(2)(ii),

4.3. **Posizione dell'HEMS Crew Member**

Quando l'equipaggio è composto da un Pilota e da un HEMS Crew member, sia che si tratti di volo diurno o notturno, l'HCM dovrà occupare il posto del copilota durante il volo per espletare i suoi compiti primari, fornendo assistenza al Comandante, al fine di:

- (a) Evitare collisioni;
- (b) Selezionare il “*Landing Site*”
- (c) Verificare la presenza di ostacoli durante la fase di Avvicinamento e Decollo;

La figura dell'HCM deve essere partecipativa al volo e alle decisioni che il Comandante intende prendere, evitando un ruolo di copilota passivo solo perché imposto dalla norma.

5. COMPOSIZIONE EQUIPAGGI IN OPERAZIONI HEMS + HHO.

L'equipaggio di condotta minimo che svolge attività HHO, durante operazioni HEMS diurne, può essere composto da un pilota e da un HEMS Crew Member, così come richiesto per lo svolgimento delle operazioni HEMS, più almeno un HHO Crew Member come richiesto da SPA.HHO.130(e).

L'equipaggio dovrà invece essere composto necessariamente da due Piloti, quando previsto dalla Tabella 1 (SPA.HEMS.120), oltre ad almeno un HHO Crew Member.

Possono esserci però casi nei quali operatori approvati sia HEMS che HHO operino elicotteri che, seppure equipaggiati con verricello, siano approntati per svolgere missioni HEMS con atterraggio in un HEMS *operating site*, e pertanto non sia previsto a bordo personale con lo specifico compito di HHO Crew Member.

Per tali casi, comunque in circostanze eccezionali laddove a giudizio del committente il mancato intervento dell'elicottero potrebbe compromettere l'incolumità del *medical patient* da imbarcare a bordo, l'operatore può sviluppare specifici *risk assessment* e SOP che permettano che nel corso della missione il comandante disponga di un HEMS Crew Member, qualificato anche come HHO Crew Member, che svolga entrambi i compiti. All'interno delle SOP, dovrà essere quindi stabilita una procedura per lo spostamento di un membro dell'equipaggio dal posto del copilota a quello del verricellista. Durante il cambio di posizionamento e per tutta la durata delle operazioni con il verricello, l'HHO Crew Member dovrà essere vincolato all'interno dell'elicottero attraverso i previsti dispositivi di sicurezza.

Si ricorda che, in tali casi, la norma non consente l'atterraggio su un "HEMS Operating Site" senza che l'HEMS Crew member sia seduto nel posto del copilota.

Sempre previo *risk assessment* dell'operatore e valutazione caso per caso del Comandante è però consentito usare la tecnica del "campo base", come di seguito specificata.

L'equipaggio, constatato che non è possibile un atterraggio in sicurezza nei pressi dell'infortunato ma è possibile un recupero con verricello, si porterà all'atterraggio nelle vicinanze dell'*HHO Site* al fine di poter riconfigurare in sicurezza l'elicottero e il relativo equipaggio, compreso lo spostamento, se necessario, di un membro dell'equipaggio dal posto del copilota a quello del verricellista. Successivamente, ad operazioni "*HEMS HHO*" concluse, l'equipaggio ritornerà sull'*"Operating Site"* per recuperare quanto lasciato in precedenza e proseguire verso la destinazione.

In tali evenienze la scelta del "campo base", non essendo vincolata ad una immediata vicinanza al luogo dell'incidente o comunque dove il *medical patient* attende il soccorso, deve essere fatta nei rispetto degli standard di sicurezza e dei requisiti previsti dal Reg. 965/2012 per i voli CAT (CAT.OP.MPA.105 "Use of aerodromes and operating sites") e quindi senza l'obbligo della presenza di un secondo pilota o di un HEMS Crew Member nel posto del copilota.

La tecnica del campo base non è necessaria e il Comandante può prevedere il decollo con solo pilota e un solo HEMS/HHO crew member già posizionato nel retro della cabina per l'azionamento del verricello, nei seguenti casi:

- ricorrono le circostanze eccezionali come sopra specificate,
- il Comandante ha certezza che l'intervento di recupero avverrà con il verricello, e non con un atterraggio in un HEMS operating site, avendo conoscenza diretta del previsto HHO site e della rotta di avvicinamento e allontanamento, in tal caso l'intervento dovrà essere effettuato ad una breve distanza dal luogo di partenza

dell'elicottero, quindi dalla Base Operativa HEMS o da altra elisuperficie gestita e/o autorizzata.

Quanto precede dovrà comunque essere valutato dall'Operatore, inserito ed approvato nel Manuale Operativo unitamente ad un adeguato "Risk Assessment".

Resta ovviamente confermato che in caso di operazioni solo HHO, quindi non condotte in accordo alla Parte SPA.HEMS, per la composizione dell'equipaggio va rispettato il solo requisito SPA.HHO.130.

6. ALTRE CONFIGURAZIONI DI EQUIPAGGIO IN MISSIONI HEMS o HEMS+HHO

Qualora l'operatore ritenga, per considerazioni di sicurezza del volo e specificità delle operazioni condotte, che siano opportune configurazioni dell'equipaggio, sia come numero che come posizione a bordo, diverse da quelle previste dal Regolamento dovrà essere utilizzato lo strumento dell'Art.14 del Regolamento UE 216/2008.

Pertanto andrà inviata alla competente Direzione Operazioni di ENAC una motivata richiesta di esenzione che sarà gestita secondo le procedure vigenti.

7. RICERCA E SOCCORSO

Il S.A.R. non viene disciplinato in quanto tale nel contesto EASA. Con la cancellazione del Regolamento ENAC per le norme operative per il servizio medico di emergenza con elicotteri e della circolare OPV18A, risulta di conseguenza decaduto e non costituisce più un riferimento normativo anche il D.D. 41/6821/M3E Parte I e II. L'eventuale attività di recupero con elicottero di infortunati o comunque di persone in pericolo di vita, talvolta definita HSAR (*"Helicopter Search & Rescue"*), se svolta in base ad un contratto con un committente ma non comprendente le operazioni specifiche riferite al Doc. ICAO Annesso 12, è compresa nelle operazioni "HEMS" o in operazioni "CAT Air Ambulance", quale applicabile. La sola attività di ricerca di dispersi, che non preveda il recupero degli stessi sull'elicottero o un eventuale intervento del personale sanitario, è da considerarsi in ambito SPO.

8. PIS

Per l'applicazione del concetto di PIS (Public Interest Sites), come definito nel Regolamento (UE) 965/2012, si ricorda che sul sito ENAC è pubblicato l'elenco dei suddetti PIS come riconosciuti da ENAC.

9. SVILUPPI NORMATIVI

Si anticipa che, nell'ambito del *Rule Making Task* EASA n. RMT 325, è già previsto un aggiornamento del regolamento (UE) 965/2012 e delle relative AMC/GM relativamente all'argomento di questa Nota Informativa. La scadenza prefissata da EASA è il 4° trimestre del 2019.

10. DOMANDE

Domande sull'argomento della presente nota informativa potranno essere inviate all'indirizzo e-mail: operazioni.volo@enac.gov.it

11.VALIDITA'

Questa Nota Informativa rimane in vigore fino a diverso avviso.

Firmato

Il Direttore Regolazione Personale e Operazioni Volo
Ing. Sebastiano Veccia

(Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art.24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)