

NOTA INFORMATIVA



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, HHO ed NVIS, eccetto per i tempi di servizio e di volo non ancora oggetto di normativa europea.

Con la Nota Informativa NI-2018-005 sono state fornite istruzioni per l'applicazione dei requisiti emessi dall'Unione Europea. In considerazione di successive richieste di chiarimenti circa la composizione dell'equipaggio in caso di missioni notturne, di una raccomandazione di sicurezza di ANSV e degli sviluppi intercorsi in ambito EASA, in particolare riguardo all'uso di visori notturni ed alla possibilità di cambiamento di posto dei tecnici HEMS durante i voli, viene emessa la presente Nota Informativa che integra e supera la precedente.

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 (vedi 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) che occupa il “posto del copilota” o uno dei posti anteriori (“*front seat*”) non occupati dal comandante.

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 co-pilota;
- 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 è composto da due piloti. Sono consentiti equipaggi formati 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 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), che prevedono, tra l'altro, che topografia e l'illuminazione artificiale del terreno (*cultural lighting*) consentano un volo a vista senza monitoraggio degli strumenti. Se le operazioni HEMS verranno effettuate con ausilio dei visori notturni (NVIS), nel rispetto anche della sottoparte SPA.NVIS, è accettabile che l'equipaggio sia composto da un Pilota ed un HCM, per operare da e per un sito

operativo HEMS, in base alla GM2 SPA.NVIS.130 (e), senza vincolo di *cultural lighting* fermo restando l'obbligo di definire le specifiche, idonee, aree geografiche previste dalla *hard rule*.

L'equipaggio è composto da due Piloti quando previsto dalla Tabella 1 (SPA.HEMS.120).

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 svolgere 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 passivo, di mera presenza solo perché imposto dalla norma.

Al riguardo è opportuno richiamare, oltre al rispetto della norma, anche una raccomandazione di sicurezza emessa da ANSV a seguito di un incidente fatale occorso durante operazioni HEMS:

Nel caso di elicottero operato in missioni HEMS, in equipaggio minimo di condotta (singolo pilota), l'ANSV raccomanda che:

- *il tecnico HEMS occupi il posto del copilota;*
- *le competenze relative alle funzioni ritenute importanti da svolgere in cabina passeggeri non vengano svolte dal tecnico HEMS, ma da altro membro di equipaggio opportunamente addestrato.*

5. COMPOSIZIONE EQUIPAGGI IN OPERAZIONI HEMS + HHO DIURNE.

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 è composto 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 operano elicotteri che, seppure equipaggiati con verricello, sono approntati per svolgere missioni HEMS con atterraggio in un HEMS *operating site*, e pertanto non è previsto a bordo personale con lo specifico compito di HHO Crew Member.

Per tale caso EASA ha recentemente sancito quanto segue:

"the practice of the technical crew member moving in flight from cockpit to cabin during HEMS operations in order to command the helicopter hoist is not compliant with the Air Operations Regulation requirements and the Acceptable Means of Compliance (AMC) adopted by EASA."

EASA ha anche precisato che una tale procedura non è nemmeno in linea con le future modifiche al Regolamento che EASA ha proposto.

Pertanto procedure di compagnia che prevedano spostamenti dell'HTC dal posto di pilotaggio alla cabina passeggeri e viceversa durante voli HEMS, sono da considerarsi non conformi alla normativa applicabile e non sono ulteriormente consentite.

E' comunque possibile, previo favorevole risk assessment dell'operatore e valutazione caso per caso del Comandante, usare la tecnica del "campo base", come di seguito specificato, purchè le minime di visibilità siano quelle previste per le normali operazioni CAT a vista.

L' equipaggio, constatato che non è possibile effettuare un atterraggio in sicurezza nei pressi dell'infortunato ma è possibile un recupero con verricello, si porterà all'atterraggio in un "campo base" 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 con verricello concluse, l'equipaggio ritornerà al "campo base" 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 e non configurandosi quindi come un *HEMS operating site*, deve essere fatta nel 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"); viene quindi meno l'obbligo normativo della presenza di un secondo pilota o di un HEMS Crew Member nel posto del copilota.

La tecnica del campo base non è necessaria ed il Comandante può prevedere il decollo con solo un pilota ed un solo HEMS/HHO crew member già posizionato nel retro della cabina per l'azionamento del verricello, quando si verificano tutte e due le seguenti condizioni:

- quando ricorrono le circostanze eccezionali previste dalla AMC1 SPA.HEMS.130(e) Crew requirements,
- quando il Comandante ha la certezza che l'intervento di recupero avverrà con il verricello, e non con un atterraggio in un *HEMS operating site*, avendo conoscenza diretta sia del previsto HHO site che della rotta di avvicinamento e allontanamento e che l'intervento sarà 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 positivamente dall'Operatore, inserito ed approvato nel Manuale Operativo unitamente ad un adeguato "Risk Assessment".

Resta comunque confermato che in caso di operazioni di recupero 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. COMPOSIZIONE EQUIPAGGI IN OPERAZIONI HEMS + HHO NOTTURNE

L'equipaggio di condotta minimo è composto da due piloti più almeno un HHO Crew Member.

La norma, così come dettagliato nel precedente paragrafo 4.2, prevede anche la possibilità che in taluni casi l'equipaggio in operazioni HEMS notturne comprenda solo un pilota, assistito da HCM seduto nel sedile del copilota. In tal caso è necessario almeno un secondo Technical Crew Member qualificato come HHO Crew Member. Anche in questo caso lo spostamento in volo dell'HCM dalla cabina di pilotaggio alla cabina passeggeri e viceversa non è consentito.

La tecnica del campo base prima descritta può essere adottata anche di notte, ma solo nel pieno rispetto delle condizioni aggiuntive che le norme CAT pongono nel caso di volo notturno inclusa la scelta e l'uso di *operating sites*.

Anche in questo caso resta confermato che in caso di operazioni di recupero solo HHO, quindi non condotte in accordo alla Parte SPA.HERMS, per la composizione dell'equipaggio va rispettato il solo requisito SPA.HHO.130.

7. ALTRE CONFIGURAZIONI DI EQUIPAGGIO IN MISSIONI HERMS o HERMS+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.71 del Regolamento UE 2018/1139.

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

8. 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 "HERMS" o in operazioni "CAT Air Ambulance", quale applicabile. Se viene utilizzato il verricello sono inoltre applicate le prescrizioni della SPA.HHO. 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.

9. PIS

Nel sito internet dell'Ente è pubblicato l'elenco dei PIS riconosciuti da ENAC.

I PIS autorizzati al singolo operatore HERMS sono solo quelli riportati nella Specifica delle Operazioni o in una sezione del Manuale Operativo richiamata nella Specifica delle Operazioni istessa.

10. SVILUPPI NORMATIVI

Si informa che il *Rule Making Task* EASA n. RMT0325, per l'aggiornamento del regolamento (UE) 965/2012 e delle relative AMC/GM relativamente all'argomento HERMS, la cui conclusione era inizialmente prefissata da EASA per il 4° trimestre del 2019, è ora prevista non prima del 2021.

11. DOMANDE

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

12.VALIDITA'

Questa Nota Informativa annulla e sostituisce la NI 2018-005 del 30 marzo 2018 rimane in vigore fino a diverso avviso.

Firmato

Il Direttore Regolazione Personale e Operazioni Volo

Ing. Mario Tortorici

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