

DIRECTION DE LA  
SÉCURITÉ DE  
L'AVIATION CIVILE

DIRECTION  
NAVIGABILITÉ ET  
OPÉRATIONS

Edition 1  
Version 2

10/11/2015

# AGRÉMENT SPA.HEMS

Guide



Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



DSAC



### Liste des modifications

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 Version 0	05/10/2015	Création
Ed1 Version 1	29/10/2015	Présentation légèrement modifiée (notes de fin) Rappel des principes de fond dans le préambule Compléments explicatifs sur le rôle et la formation des TCM Ajout d'un point de conformité sur les MD
Ed1 Version 2	10/11/2015	Modification du préambule

### Approbation du document

	Rédaction	Vérification	Approbation
Nom	Jean-Pierre Dantart Arnaud Grut Thierry Lhommeau Benjamin Vialard	Gilbert Guicheney	Gérard Lefèvre
Fonction	DSAC/NO/OH DSAC/NO/OH DSAC-CE DSAC-SE	Adjoint au Directeur DSAC/NO	Directeur Navigabilité et Opérations DSAC/NO
Date	10/11/2015	10/11/2015	10/11/2015

## 1. PREAMBULE

Les opérations de service médical d'urgence par hélicoptère (SMUH) ne peuvent être effectuées que dans le cadre d'un agrément délivré par l'autorité compétente.

Les postulants sont invités à prendre connaissance du document GM1 SPA.HEMS.100(a) qui précise les considérations qui sous-tendent le principe réglementaire de l'agrément SPA.HEMS.

Les missions présentant un caractère d'urgence doivent s'effectuer obligatoirement dans le cadre d'un tel agrément pour prendre en compte les risques spécifiques associés à celles-ci.

A l'inverse, certains vols sanitaires qui consistent en la réalisation de transferts inter-hospitaliers sans caractère d'urgence peuvent s'effectuer hors agrément HEMS, dans le cadre des dispositions des parties ORO et CAT. Dans ce dernier cas, l'exploitant doit pouvoir opérer en conformité avec ses standards habituels (préparation des vols, performances d'atterrissement / décollage sur les sites d'exploitation, minimas météorologiques...) documentés dans le cadre de son CTA.

Il appartient au donneur d'ordre, en France le médecin régulateur du SAMU, et non pas à l'exploitant ou encore à la DSAC, de déterminer le caractère urgent ou non d'un vol sanitaire, compte tenu notamment de la réponse la plus adaptée à l'état du patient.

---

Pour obtenir un agrément SPA.HEMS de l'autorité compétente, l'exploitant doit détenir un CTA et démontrer qu'il satisfait aux exigences de la sous-partie J de l'annexe V (partie SPA) au 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.

Le présent guide a pour objet de rappeler les éléments réglementaires pertinents qui feront l'objet de vérifications de conformité de la part de l'autorité compétente lors de l'instruction du dossier.

## 2. REFERENCES REGLEMENTAIRES

Voir règlement n°965/2012 et AMC-GM associés.

### **ORO – SOUS-PARTIE GEN – EXIGENCES GÉNÉRALES**

ORO.GEN.110 Responsabilités de l'exploitant

### **ORO – SOUS-PARTIE MLR – MANUELS, REGISTRES ET RELEVÉS**

ORO.MLR.100 Manuel d'exploitation – Généralités

AMC3 ORO.MLR.100 Operations manual – General

GM1 ORO.MLR.100 (k) Operations manual – General

### **ORO – SOUS-PARTIE TC – ÉQUIPAGE TECHNIQUE DANS LE CADRE D'OPÉRATIONS SMUH, HHO OU NVIS**

*Tous les points de la sous-partie*

### **SPA – SOUS-PARTIE J – OPERATIONS DE SERVICE MÉDICAL D'URGENCE PAR HÉLICOPTÈRE**

*Tous les points de la sous-partie*

## 3. AUTORITE EN CHARGE

Les agréments SPA.HEMS sont délivrés aux exploitants détenteurs d'un CTA qui en font la demande formelle et qui ont démontré leur conformité aux exigences applicables.

Le service de la DSAC responsable du suivi du certificat de transporteur aérien de l'exploitant est chargé de l'instruction de la demande et de la délivrance de l'agrément.

Dans la suite du présent guide, on parlera de façon générique de « la DSAC ».

#### 4. COMPOSITION DU DOSSIER ET MOYENS DE CONFORMITE

Le dossier d'agrément est constitué :

- d'une demande formelle d'agrément ;
- d'une attestation de conformité aux éléments réglementaires cités au chapitre 2 du présent guide ;
- des éléments ou documents de démonstration de la conformité à ces exigences ;
- d'un projet d'amendement au manuel d'exploitation ;
- le cas échéant, de l'étude opérationnelle en cas de composition d'équipage de nuit avec TCM.

La formation et le contrôle des TCM, partie intégrante de l'agrément, feront l'objet d'une attention particulière lors de l'instruction du dossier par la DSAC, sous les angles suivants :

- adéquation de la formation des TCM avec les choix opérationnels, notamment répartition des tâches de l'équipage, retenus par le postulant ;
- volume de la formation, nature des supports, profil des intervenants (formateurs et contrôleurs) et modalités de réalisation des contrôles.

Le tableau ci-dessous, à la disposition des postulants, permet de synthétiser et de faciliter les vérifications de conformité. Chaque item devrait être complété par la référence pertinente du manuel d'exploitation ou la référence d'un document spécifique.

Les items grisés font l'objet d'une approbation formelle de la part de la DSAC.

La colonne de droite renvoie vers des commentaires ou des éléments explicatifs.

Certaines autres approbations détenues par l'exploitant, telles que l'approbation de la LME, l'approbation du stage d'adaptation de l'exploitant (SADE) PNT, ou des entraînements et contrôles périodiques (ECP) PNT, peuvent être impactées par la mise en place de l'agrément SPA.HEMS. Dans ce cas, elles font l'objet d'une revue de conformité de la part de l'exploitant et, le cas échéant, de modifications soumises à la DSAC.

La délivrance de l'agrément SPA.HEMS couvre l'approbation des programmes de formation spécifiques de l'équipage, telle que requise par le § SPA.HEMS.130(f)(1). Cette approbation des programmes de formation ne fait donc pas l'objet d'une demande d'approbation spécifique.

Titre	Référence réglementaire	Moyen de conformité de l'exploitant
<b>Généralités</b>		
Conformité générale	ORO.GEN.110(e) ORO.GEN.110(f)	
Conformité générale MANEX	ORO.MLR.100(b) AMC1 SPA.HEMS.130(e)	
<b>Equipements</b>		
Equipements spécifiques	SPA.HEMS.110	
Communications	SPA.HEMS.115	1
<b>Opérations aériennes</b>		
Procédures normales	AMC3 ORO.MLR.100 AMC1 SPA.HEMS.130(e)	2
Procédures anormales & urgence	AMC3 ORO.MLR.100 AMC1 SPA.HEMS.130(e)	3
Minimas	SPA.HEMS.120	
Performances	SPA.HEMS.125(b)	
Dimension des sites d'exploitation SMUH	AMC1 SPA.HEMS.125(b)(4)	
Pilotes	SPA.HEMS.130	
Composition d'équipage de nuit	SPA.HEMS.130(e)(2)	4
Information des passagers	SPA.HEMS.135	
Adaptation SGS	SPA.HEMS.140	
Locaux opérationnels	SPA.HEMS.145	
Emport carburant	SPA.HEMS.150	
Avitaillement	SPA.HEMS.155	
<b>Sélection, formation initiale et continue, contrôle des TCM</b>		
Sélection des TCM	ORO.TC.105(a)(1) SPA.HEMS.130(a)	
Aptitude médicale des TCM	ORO.TC.105(a)(2)	5
Formation des TCM	ORO.TC.105(a)(3) ORO.TC.110(a)	
Formation initiale des TCM	ORO.TC.115 AMC1 ORO.TC.115 SPA.HEMS.130(f) AMC1 SPA.HEMS.130(f)(1)	6

SADE	ORO.TC.120 AMC1 ORO.TC.120 & 125 AMC2 ORO.TC.120 & 125 ORO.TC.130 SPA.HEMS.130(c)	
Formation aux différences	ORO.TC.125	7
Contrôle des TCM	ORO.TC.105(a)(4) ORO.TC.110(b) SPA.HEMS.130(f) AMC1 SPA.HEMS.130(f)(1)	
Maintien de compétences des TCM	ORO.TC.135 AMC1 ORO.TC.135 SPA.HEMS.130(f)	8
Remise à niveau des TCM	ORO.TC.140 AMC1 ORO.TC.140	9
Qualifications des formateurs et contrôleurs de TCM	ORO.TC.110(c)	
TCM à statut particulier	ORO.TC.105(b)	10
<b>Matière dangereuses</b>		
Formation des personnels	ORO.GEN.110(j)	11

## Commentaires et éléments explicatifs

**1** Exigence à référencer également dans la LME

**2** Si l'exploitant fait le choix d'un équipage à deux pilotes, il s'assure de la conformité à l'AIRCrew en matière de titres détenus par ces pilotes ; il documente la répartition des tâches techniques de l'équipage de conduite et en tient compte dans la définition des procédures normales.

Si l'exploitant fait le choix d'un équipage composé d'un pilote et d'un TCM, il documente les tâches confiées au TCM et en tient compte dans les procédures normales.

Les tâches confiées au TCM sont au minimum (cf. AMC1 SPA.HEMS.130(e)(a)) d'assister le pilote pour :

- l'évitement des collisions ;
- la sélection des zones de poser ;
- la détection des obstacles lors des phases d'approche et de décollage.

A la diligence de l'exploitant, d'autres tâches peuvent être confiées au TCM par le pilote (cf. AMC1 SPA.HEMS.130(e)(b) & (c)).

**3** Idem que la note précédente pour les procédures anormales & urgence.

**4** Au titre du SPA.HEMS.130(e)(2)(ii), dans le cas particulier du vol de nuit avec TCM, l'exploitant doit réaliser une étude opérationnelle dans l'esprit du GM1 SPA.HEMS.130(e)(2)(ii) pour la zone géographique considérée en traitant des points suivants :

**A)** des points de repère au sol adéquats

=> *Il conviendra d'apprécier ce qui peut être considéré comme suffisant en termes de points de repères au départ, en route et à destination, en lien avec les minima utilisés. Cartographier ou définir les zones réputées « désertiques », sans repères nocturnes.*

**B)** le système de suivi du vol pour la durée de la mission SMUH

=> *L'AMC1 SPA.HEMS.130(e)(2)(ii)(B) définit le système de suivi du vol comme un système permettant de garder le contact avec l'hélicoptère dans la zone géographique considérée. L'étude opérationnelle s'attachera à apprécier en quoi le système de suivi du vol installé est à même de compenser une fonction qui aurait été assurée par un deuxième pilote.*

**C)** la fiabilité des installations d'observation météorologique

=> *Pour chaque base opérationnelle, il conviendra d'apprécier quelles sont les sources d'information météorologique disponibles et suffisantes, également en termes de péremption de l'information. La disponibilité effective des moyens locaux (station météo, manche à air éclairée...) devra également être traitée conformément au point SPA.HEMS.145(b).*

**D)** la liste minimale d'équipements SMUH

=> *L'étude pourra reconstruire la LME pour apprécier l'augmentation de charge de travail induite par l'indisponibilité de tel ou tel système.*

**E)** le concept de continuité de l'équipage

=> *Il est notamment recommandé qu'un équipage ait accumulé une expérience suffisante sur des vols de jour avant d'entreprendre des vols de nuit.*

F) la qualification minimale de l'équipage, la formation initiale et de maintien des compétences

=> *L'étude devrait en particulier permettre de définir et proposer le contenu « de nuit » de la formation pratique initiale et continue.*

G) les procédures opérationnelles, y compris la coordination de l'équipage

=> *Il est rappelé que la facilité offerte par le point SPA.HEMS.130(e)(1)(i) ne l'est pas pour les vols de nuit.*

H) les conditions météorologiques minimales

I) d'autres considérations liées à des conditions locales spécifiques

## 5 Voir GM1 ORO.TC.105

La DSAC considère qu'un certificat de médecine du travail ou un certificat de médecine aéronautique « classe 2 » est suffisant.

## 6 Les TCM doivent répondre aux exigences de formation de la sous-partie ORO.TC et de la sous-partie SPA.HEMS.

L'exploitant doit établir et documenter un programme pédagogique de formation initiale traitant l'ensemble des items listés dans les AMC. Si tous les items listés dans les AMC de l'ORO.TC doivent être traités, certains items non pertinents des AMC du SPA.HEMS peuvent être référencés « sans objet » en fonction du type d'opérations et des tâches effectivement confiées au TCM.

Pour chaque item pertinent, la durée et les supports utilisés doivent être définis et documentés. Le recours à l'e-learning ainsi qu'à des vols d'observation est acceptable pour certains items.

La prise en compte des acquis de formation est acceptable (notamment item (c)(2) et (c)(3) de l'AMC1 SPA.HEMS.130(f)(1) pour des personnes détenant, ou ayant détenu des licences de pilotes). Le cas échéant, la formation de personnes ayant exercé les fonctions de TCM chez un autre exploitant sera examinée attentivement par la DSAC (l'exploitant reste responsable du niveau de compétence de ses salariés).

### AMC1 SPA.HEMS.130(f)(1) Crew requirements

#### TRAINING AND CHECKING SYLLABUS

(c) HEMS technical crew members should be trained and checked in the following items:

- (1) duties in the HEMS role;
- (2) map reading, navigation aid principles and use;
- (3) operation of radio equipment;
- (4) use of on-board medical equipment;
- (5) preparing the helicopter and specialist medical equipment for subsequent HEMS departure;
- (6) instrument reading, warnings, use of normal and emergency checklists in assistance of the pilot as required;
- (7) basic understanding of the helicopter type in terms of location and design of normal and emergency systems and equipment;
- (8) crew coordination;
- (9) practice of response to HEMS call out;
- (10) conducting refuelling and rotors running refuelling;

- 
- (11) HEMS operating site selection and use;
  - (12) techniques for handling patients, the medical consequences of air transport and some knowledge of hospital casualty reception;
  - (13) marshalling signals;
  - (14) underslung load operations as appropriate;
  - (15) winch operations as appropriate;
  - (16) the dangers to self and others of rotor running helicopters including loading of patients; and
  - (17) the use of the helicopter inter-communications system.

**7** La conformité à ces exigences peut ne pas être démontrée au moment de la délivrance de l'agrément SPA.HEMS dont la durée sera, dans ce cas, limitée dans le temps.

**8** La conformité à ces exigences peut ne pas être démontrée au moment de la délivrance de l'agrément SPA.HEMS dont la durée sera, dans ce cas, limitée dans le temps.

**9** La conformité à ces exigences peut ne pas être démontrée au moment de la délivrance de l'agrément SPA.HEMS dont la durée sera, dans ce cas, limitée dans le temps.

**10** Ce point n'est pas applicable si les TCM sont des salariés de l'exploitant.

**11** Voir Guide DSAC « Approbation des programmes de formation MD ». Les TCM relèvent de la catégorie 11.



**DSAC/NO**  
50 rue Henry Farman  
75720 Paris Cedex 15

Tél. : 01 58 09 44 80  
Fax : 01 58 09 45 52

© \*\*\*



[www.developpement-durable.fr](http://www.developpement-durable.fr)