

SOUS-PARTIE A – INTRODUCTION

OPS 3R.003 Terminologie

(a) Les termes utilisés dans ce document ont la signification suivante :

(1) Autorité signifie le ministre chargé de l'aviation civile ou toute autre autorité ou tout service compétent.

(2) Date de délivrance du premier certificat de navigabilité individuel (ou de type) : Sauf mention contraire, date de première délivrance d'un certificat de navigabilité individuel (ou de type) à l'hélicoptère (ou au type) en question, où que ce soit dans le monde.

(3) Exploitant communautaire : Exploitant ayant son siège social ou son principal établissement sur le territoire d'un des Etats membres de la Communauté européenne, d'un des Etats parties à l'accord sur l'Espace Economique Européen, ou de la Confédération Suisse et détenant un Certificat de Transporteur Aérien conformément au règlement (C.E.E) N°2407/92 du conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aérien.

(4) Hélicopt. Un aérodrome, une zone définie au sol ou sur l'eau, ou une structure utilisée ou dont l'utilisation est prévue dans sa totalité ou partiellement pour l'arrivée, le départ et les mouvements en surface d'hélicoptères. Il peut donc s'agir soit d'un aérodrome principalement destiné aux aéronefs à voilure fixe, le cas échéant à des emplacements réservés ou désignés à cet effet, soit d'une hélistation (aérodrome équipé pour recevoir exclusivement les hélicoptères), soit d'une hélisurface (emplacement situé en dehors des aérodromes), les deux dernières pouvant être situées à terre ou en mer.

(5) Aire d'approche finale et de décollage (FATO) - Une aire définie au dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manoeuvre d'approche jusqu'au stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manoeuvre de décollage et qui, lorsque la FATO est destinée à être utilisée par des hélicoptères de classe de performances 1, comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

(6) C.T.A. Restreint ou CTA R. : C.T.A. conforme au présent arrêté.

(7) Environnement hostile.

(i) Un environnement dans lequel :

(A) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface n'est pas adéquate,

(B) ou les occupants de l'hélicoptère ne peuvent être protégés de manière adéquate des éléments naturels,

(C) ou le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'impasse à la panne moteur prévu,

(D) ou il y a mise en danger inacceptable des personnes ou des biens au sol.

(ii) Dans tous les cas, les zones suivantes doivent être considérées comme hostiles :

(A) 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'Etat concerné ;

(B) et les parties de zone habitée dépourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité.

(Voir IEM OPS 3R.003(7))

(8) Environnement non hostile.

(i) un environnement dans lequel :

(A) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli,

(B) et les occupants de l'hélicoptère peuvent être protégés des éléments naturels,

(C) et le temps de réponse ou la capacité de recherche et sauvetage disponibles sont appropriés au temps d'impasse à la panne moteur prévu ;

(ii) Dans tous les cas, les parties de zone habitée pourvues d'aires d'atterrissage forcé en sécurité doivent être considérées comme non-hostiles.