Transition IR-OPS

6. Examen des changements principaux Part ORO, CAT & SPA

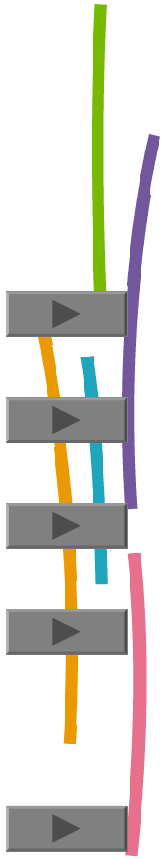
(Partie spécifique hélicoptères)

Journées IOPS 2013

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

Préambule

- Qui sont les convertis?
- Point sur l'exploitation de A vers A



Outils pour la transition

- Rapport de conversion
- Annexe 1: comparaison détaillée IR OPS / OPS 3
- Annexe 2 : tableaux de comparaison PART ORO
- Annexe 3: tableaux de comparaison PART CAT, SPA
- Annexe 4: arrêté de transition

Part ORO FC

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
ORO.FC.145	Fourniture de formations	Modif.	3.945 / 3.950

•Programme de formation: doivent prendre en compte les OSD

b) Lorsqu'il établit les programmes et plans de formation, l'exploitant inclut les éléments obligatoires pour le type concerné tels que définis dans les données établies conformément au règlement (CE) n° 1702/2003.

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
ORO.FC.230 (b) (4) et (b) (5)	Maintien de compétences	Modif.	3.965

•CHL pour une exploitation de jour avec repères visuels au sol et des hélicoptères non complexes (≤3175kg, ≤9passagers et monopilote)

- Regroupements possibles

4) Le membre d'équipage participant à une exploitation de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol dans un hélicoptère à motorisation non complexe peut accomplir le contrôle hors ligne de l'exploitant dans un seul des types utilisés pour lesquels il possède une qualification. Le contrôle hors ligne de l'exploitant est effectué systématiquement sur le type d'aéronef utilisé le moins récemment pour le contrôle hors ligne. Les types d'hélicoptères concernés qui peuvent être regroupés aux fins du contrôle hors ligne de l'exploitant sont mentionnés dans le manuel d'exploitation.

-Commandants de bord désignés par l'exploitant peuvent faire les contrôles si formés CRM

5) Nonobstant le point ORO.FC.145 a) 2), dans le cas de l'exploitation d'hélicoptères à motorisation non complexe de jour et sur des routes exploitées par repérage visuel au sol, ainsi que d'avions de classe de performances B, un commandant de bord disposant des qualifications requises, désigné par l'exploitant et formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder au contrôle. L'exploitant informe l'autorité compétente des personnes désignées.

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
ORO.FC.230 (c) 2)	Maintien de compétences	Modif.	3.965

•CEL : crédits conformément aux OSD

•un commandant de bord dûment qualifié (au lieu d'acceptable en OPS 3) désigné par l'exploitant, formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder aux contrôles en ligne.

2) Nonobstant le point ORO.FC.145 a) 2), un commandant de bord dûment qualifié désigné par l'exploitant, formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM, peut procéder aux contrôles en ligne.

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
--	--	Suppression	App. 1 au 3.960

• Suppression des exigences complémentaires pour R22 et R44 contenues dans l'OPS3

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
ORO.FC.H.250(a)(1) et (2)	CDB titulaire d'un CPL(H)	Modif.	3.960 (a)(2)(i)(ii)

•Exigences commandant de bord: heures sous supervision ne comptent pas:

-"*dans le cas d'une exploitation en IFR, il a au moins 700 heures de temps de vol total à son actif sur hélicoptère,dont 300 heures en tant que pilote commandant de bord" [En OPS 3 : ou en tant que PICUS d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agrée par l'autorité)*

-*"Lors d'opérations en conditions météorologiques de vol à vue (VMC) de nuit, il:*

i) dispose d'une qualification aux instruments valide (pas en OPS 3); ou

ii) a 300 heures de temps de vol sur hélicoptère à son actif, dont 100 heures (150 heures en OPS 3) en tant que pilote commandant de bord (en OPS3 ou en tant que PICUS d'un commandant de bord proposé par l'exploitant et agrée par l'autorité) et 10 heures en tant que pilote volant de nuit.

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
ORO.FC.105 (b)(2), et (c)	Connaissance routes et aérodrome	Nouveau	--

•Liste des aérodromes de catégorie B et C doivent être donnés dans le manuel d'exploitation

•Suppression?

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
ORO.TC	Equipage technique	Modification	3.005(d)(h)(j)

•Concerne le SMUH, le HHO et les JVN

•Décrit les formations initiales et maintiens de compétence des membres d'équipage technique (Technical Crew)

Part CAT

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.GEN.MPA.130	Mise en route du rotor	Nouveau	--

•GM : donne les cas où le rotor peut être engagé.

•(a) *The following two situations where it is allowed to turn the rotor under power should be distinguished:*

- *(1) for the purpose of flight, this is described in the Implementing Rule;*
- *(2) for maintenance purposes.*

•*(b) Rotor engagement for the purpose of flight: the pilot should not leave the control when the rotors are turning.*

•*For example, the pilot is not allowed to get out of the aircraft in order to welcome passengers and adjust their seat belts with the rotors turning.*

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.GEN.MPA 135(a)(3)	Accès au compartiment de l'équipage de conduite	Modif.	3.100 3.005(f)

•Reprise des dispositions du 3.100 et 3.005(f) en AMC qui donne les cas où les passagers peuvent être transportés dans le poste de pilotage.

•'"Where an aircraft is used in a single-pilot operation under visual flight rules (VFR) by day but has more than one pilot station, the instructions of the operator may permit passengers to be carried in the unoccupied pilot seat(s), provided that the commander is satisfied that:

•(a) it will not cause distraction or interference...; and

•(b) the passenger occupying a pilot seat is familiar with the relevant restrictions and safety procedures."

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.GEN.MPA.140	Appareils électroniques portatifs	Modif	3.110

•Une nouvelle AMC pour les PED (portable electronic devices) et traite des EFB (modification en cours)

AMC1 CAT.GEN.MPA.140 Portable electronic devices

GENERAL

(a) Scope

This AMC provides means to prevent that portable electronic devices (PEDs) on board aircraft adversely affect the performance of the aircraft's systems and equipment. This AMC addresses operation of PEDs in the different aircraft zones – passenger compartment, flight compartment, and cargo compartments. Furthermore, it addresses the specific case of PEDs qualified and under configuration control by the operator - controlled PEDs (C-PEDs) - for which the operator gives some credit.

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.GEN.MPA.180	Documents à transporter	Modif.	…

•Rappel:

•a) Les documents, manuels et informations suivants sont transportés à bord lors de chaque vol, sous la forme d'originaux ou de copies sauf indication contraire:

•4) l'original du certificat acoustique, y compris la traduction anglaise, si un tel certificat a été délivré par l'autorité chargée de la délivrance du certificat acoustique;

•5) une copie certifiée conforme du certificat de transporteur aérien (CTA);

•6) les spécifications techniques applicables au type d'aéronef, délivrées avec le CTA

•16) la LME;

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.GEN.MPA.180(b)	**Documents à transporter**	**Modif.**	**3.005(f)**

•Concernant le transport de documents/manuels, des allègements sont donnés en CAT.GEN.MPA.180(b). *(MCTOM < 3 175 kg or less; MOPSC ≤9, VFR by day, local area...).* Différence par rapport à l'OPS3.005(f): pouvait concerner le multipilote en théorie.

•En outre dans l'appendice 1 à l' OPS 3.005 (f), tous les allégements (sauf pour le cas du plan de vol exploitation) concernent les vols de A vers A

•Enfin, les allégements en CAT.GEN.MPA.180 (b) sont plus nombreux qu'en OPS 3; la liste des documents qui peuvent être conservés au sol contient aussi:

•noise certificate, aircraft radio license, journey log, or equivalent, mass and balance documentation

•La possibilité de conserver des docs au sol en conformité à l'OPS 3.005(g) *(MCTOM > 3 175 kg ou moins; MOPSC < 9, VFR de jour, local area...)* n'a pas été transposée.

Part CAT.OP

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.OP.MPA.105	Utilisation d'aérodromes ou de sites d'exploitation	Modif	3.220

- L'AMC 1 spécifie

  -que l'exploitation de nuit vers des sites non reconnus est interdite (sauf HEMS)

  -Une procédure de reconnaissance en vol doit être décrite dans le manex (reprise AMC au JAR OPS 3.22O qui n'a pas été reprise en OPS 3)

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.OP.MPA.150	Politique de carburant	Modif.	3.255

•Politique carburant : doit être approuvée

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.OP.MPA.247	Conditions météorologiques	Modif.	…

•Nouvelles exigences (présentes en JAR OPS 3 mais pas en OPS 3)

•*(a) Dans le cas d'un vol en VFR en hélicoptère au-dessus de l'eau sans que la terre ferme soit visible, le commandant de bord n'entreprend le décollage que si les observations et/ou les prévisions météorologiques indiquent que le plafond nuageux sera au-dessus de 600 ft de jour ou de 1 200 ft de nuit.*

•*(b) Nonobstant le point a), lors d'un vol entre des héli-plateformes situées dans un espace aérien de classe G dans lequel le secteur au-dessus de l'eau est inférieur à 10 NM, les vols en VFR peuvent être effectués lorsque les limites atteignent ou dépassent les valeurs suivantes:: cf table 1 "Minimums pour voler entre des héli-plateformes situées dans un espace aérien de classe G" (les valeurs dépendent de jour/njuit et mno/multipilote.)*

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.OP.MPA.285	Utilisation de l'oxygène de subsistance	Modif.	3.005(f)

•les allègements pour les incursions entre 10 000ft et 16 000ft ne sont pas repris.

•*« Le commandant de bord s'assure que, pendant l'exécution des tâches essentielles au fonctionnement sûr de l'aéronef en vol, les membres de l'équipage de conduite utilisent de manière continue l'équipement d'oxygène de subsistance lorsque l'altitude-pression de la cabine dépasse 10 000 ft pendant plus de 30 minutes, et chaque fois que l'altitude-pression de la cabine est supérieure à 13000ft ».*

Part CAT.POL.H

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.POL.H.225	Exploitation au départ / à destination d'un SIP	Modif.	3.005(i)

- Sites d'intérêt public: l'autorisation n'est pas liée à la détention d'un agrément SMUH
- Les conditions d'éligibilité SIP sont un peu différentes: 1/07/2002 en OPS 3 et 1/01/2004 en IR OPS
- Une base d'exploitation ne peut pas être un SIP
- La liste des SIP est adaptée à l'exploitant:"

ARO.OPS.220 Agrément pour l'exploitation d'hélicoptères au départ ou à destination d'un site d'intérêt public

ARO"L'agrément visé au point CAT.POL.H.225 inclut une liste des sites d'intérêt public, dressée par l'exploitant auquel l'agrément s'applique.

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.POL.H.310(c)(2) et 325(c)(2)	Décollage et atterrissage d'une héliplateforme	Modif.	3.520 et 3.535

- La classe de performances 2 améliorée (enhanced) pour l'exploitation offshore est requise (non reprise en OPS 3 dans l'attente de données constructeurs). (CAT.POL.H.310(c)(2) and CAT.POL.H.325(c)(2). L'AMC spécifie que
- *"For helicopter types no longer supported by the manufacturer, data may be established by the operator, provided they are acceptable to the competent"*

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.POL.H.420	Exploitation en hostile non habité	Modif.	3.517 et 3.005(e)

- Le temps d'impasse: autorisation délivrée suite à une évaluation des risques. En théorie non limité à la montagne et la zone isolée. AMC spécifie que ces deux cas sont acceptables et pour les autres zones, un GM donne un exemple d'étude de risques.
- Non cumul du temps d'impasse et du SMUH
- Elements sur acceptablité des FADEC comme systèmes de surveillance.

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.POL.H.420	Exploitation en hostile non habité	Modif.	3.517 et 3.005(e)

- EASA a mandaté le consortium – « Advanced Logistics Group (ALG) and SGI Aviation » pour une étude sur l'exploitation monomoteurs au-dessus de zone hostiles. Résultats prévus en novembre 2013
- La DGAC est en train de consttituer un dossier de dérogation pour permettre la poursuite de l'exploitation 50% et 5 min

  (données demandées aux exploitants)

Part CAT.IDE

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.IDE.H.135	Monopilote IFR	Nouveau	AMC 3.655

- IFR: pas d'IFR monopilote sans PA (non spécifié dans l'OPS 3)

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.IDE.H.145	Radioaltimètres	Modif.	3.660

- Radio altimètres: uniquement vocal?
- *a) Les hélicoptères survolant des étendues d'eau sont équipés d'un radioaltimètre capable d'émettre une alerte sonore en dessous d'une hauteur prédéterminée, ainsi qu'une alerte visuelle à une hauteur que le pilote peut sélectionner, dans le cas d'un vol:*
- *AMC :The audio warning required in CAT.IDE.H.145 should be a voice warning.*

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
CAT.IDE.H.280	ELT	Modif.	3.820

- ELT (AD): OPS 3 permettait un équivalent (vols à plus de 10 minutes de la côte en liaison avec une exploitation en mer de ressources minières).

Part SPA

Paragraph	Title	Difference	OPS 3
SPA.HEMS	HEMS	Modif.	3.005(d)

- Composition de l'équipage (cf appendix 2 à l'OPS 3.005(d))
- Interdit la CP3 en zone hostile
- uniquement de la CP1 à partir des bases SMUH en zones hostiles habitées
- 6 mois pour VSV (7 mois en OPS 3)

Dérogations

Dérogations

- Les dérogations sont maintenant traitées avec le même régime que pour les avions
- Article 14(4)
- Dérogation courte et non répétitive : décision de la DSAC
- Dérogation longue ou répétitive : passage nécessaire de la commission
- Article 14(6)
- Autre moyen de conformité que l'AMC proposé par le texte : l'équivalence du niveau de sécurité doit être démontré par l'entité qui fait la demande et validée par la commission sur avis de l'EASA