



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SÉMINAIRE EXPLOITANTS D'HÉLICOPTERES

14 octobre 2021

Sommaire

1. Surveillance DSAC, méthodologie et réglementation

- a. Synthèse de la surveillance IOPS 2021
- b. Evolutions réglementaires
- c. Synthèse de la surveillance FOI

2. Promotion de la sécurité

3. Gestion des risques

- a. Processus de gestion des risques et gestion des changements
- b. Définition d'un plan d'intervention d'urgence

4. Sujets spécifiques SPO

- a. Formations et contrôles
- b. MCF
- c. Rédaction des SOPs

5. Sujets spécifiques CAT

- a. EFB
- b. Utilisation des moyens de simulations

4. Sujets Spécifiques SPO

Entrainement et contrôle des PNT SPO/NCC

- Les exigences de formation des PNT en SPO/NCC figurent dans plusieurs parties de l'AIROPS
 - ORO.FC (exigences techniques, formations entraînements et contrôles au sol et en vol)
 - Seule la section 1 est applicable aux exploitants NCC et SPO non commerciaux
 - Les sections 1 et 3 sont applicables aux exploitants SPO commerciaux
 - Contrairement au CAT, les programmes de formation ne sont pas soumis à approbation
 - SPA et SPO.SPEC (exigences spécifiques)
 - ORO.GEN (Marchandises dangereuses, système de gestion, MEL)

Entrainement périodique des PNT SPO/NCC

- ORO.FC.130(a) exige pour chaque membre de l'équipage de conduite un entrainement
 - Annuel
 - En vol et au sol
 - Applicable au type ou à la variante sur lequel il exerce ses fonctions
 - Qui Inclut l'emplacement et l'utilisation des équipements de sécurité et sauvetage à bord.
- Le contenu de cet entrainement
 - Est à définir par l'exploitant pour chaque type d'opération (ORO.FC.130 et AMC2 SPO.OP.230)
 - En respectant les OSD quand elles existent (ORO.FC.145)
 - En respectant les exigences spécifiques pour les opérations HESLO/HEC (AMC1 SPO.SPEC.HESLO/HEC.100) ou nécessitant un agrément spécifique (SPA.HOFO, SPA.DG)

Contrôle périodique des PNT SPO/NCC

- ORO.FC.130(b) et ORO.FC.330 exigent pour chaque membre de l'équipage de conduite un contrôle
 - Périodique (NCC et SPO non commercial) ou Annuel (SPO commercial)
 - Sur appareil ou sur simulateur, et au sol
 - Pour démontrer sa compétence dans l'exécution de procédures normales, anormales et d'urgence
- Le contenu de ce contrôle
 - Est à définir par l'exploitant
 - Doit être adapté au type aéronef
 - Doit couvrir les aspects pertinents liés aux activités spécialisées de l'exploitant SPO.

Maintenance Check Flights

- Septembre 2019, entrée en vigueur du règlement (UE) n°2019/1384, précisant que les MCF sont des opérations spécialisées et introduisant une nouvelle sous-partie SPO.SPEC.MCF (et NCO.SPEC.MCF)
 - Les MCF commerciaux et les MCF non commerciaux avec des CMPA sont soumis aux parties ORO et SPO
 - Les MCF non commerciaux avec des non-CMPA sont soumis à la part NCO
- Automne 2019, les premières discussions avec l'industrie sur le sujet font apparaître les problématiques principales
 - De très nombreux ateliers de maintenance réalisent des MCF commerciaux et sont très peu armés pour répondre aux exigences administratives de la Part-ORO (déclaration, MANEX, MEL, SG, etc)
 - Les exigences de CAMO et de CRM de la Part-M pour les exploitants SPO sont difficilement applicables dans le cas des MCF
 - Le règlement est applicable dès le mois d'octobre 2019

Maintenance Check Flights

- Fin de l'année 2019, un GT est créé, rassemblant la DSAC, OSAC, et les exploitants.
 - Une session de présentation des exigences est menée
 - Les discussions permettent d'identifier clairement les problèmes et les besoins des exploitants
 - Une conclusion unanime est trouvée, incluant un besoin de dérogations à court et à long terme
- Des dérogations 71.1 (courte durée) sont délivrées à partir d'octobre 2019
 - Elles sont d'une durée de 8 mois maximum mais présentent l'avantage de ne pas être soumises à validation préalable de l'EASA
 - Elles contiennent notamment une exemption à la Part-ORO pour les exploitants qui ne sont pas par ailleurs exploitants AIROPS ou ATO
 - Une quinzaine de dérogations sont délivrées

Maintenance Check Flights

- Durant ces 8 mois, deux projets de dérogations 71.2 (longue durée) sont préparés et présentés à l'EASA
 - L'EASA donne son accord de principe à la fin de l'été 2020
 - Les dérogations sont signées par le directeur NO et notifiées à l'EASA en fin d'année 2020
 - Les dérogations sont valables jusqu'en mai 2023 ou l'arrivée d'un règlement modificatif

Maintenance Check Flights

- Une dérogation pour les exploitants qui ne sont pas par ailleurs CAT, NCC, SPO ou ATO
 - Réservée aux aéronefs non-complexes (et bi turbopropulseurs légers)
 - Exemption à la Part-ORO
 - Exemption aux exigences de CAMO et de CRM
- Une dérogation pour les exploitants qui sont par ailleurs CAT, NCC, SPO ou ATO
 - Exemption aux exigences de CAMO et de CRM
 - Exemption aux règles d'utilisation des aéronefs extracommunautaires en SPO commercial
 - Exemption au point SPO.SPEC.MCF.115(a)(2)
 - Pas d'exemption à la Part-ORO

Maintenance Check Flights

- Ces dérogations, bien que génériques, doivent être demandées individuellement par les exploitants
 - Pour les « no MS operators » le traitement est centralisé par NO/OH, et les demandes doivent être faites par la boîte fonctionnelle dsac-no-oh-bf@aviation-civile.gouv.fr
 - Pour les « MS operators » les demandes doivent être faites par METEOR à la DSAC en charge, qui sollicitera une expertise NO/OH

Standard Operating Procedures

- SPO.OP.230
- Pour chaque type d'activité spécialisée, l'exploitant doit réaliser **au préalable** une étude de risques spécifique
- Sur la base de cette ER, l'exploitant doit développer des procédures associées à l'activité
- L'AMC 2 propose un format et un contenu pour cette procédure
- Pour les activités HESLO et HEC, un canevas plus précis est proposé dans la partie SPO.SPEC.

Standard Operating Procedures

- En premier lieu, l'exploitant réalise une étude des risques spécifiques à l'activité spécialisée
 - Identification des risques associés
 - Evaluation de ces risques
 - Détermination de mesures d'atténuation

Standard Operating Procedures

- Dans un second temps, l'exploitant développe les procédures
 - Sur les bases des résultats (mise en application concrète des mesures d'atténuation)
 - Comme un complément au MANEX, pensé pour les PNT et les PS, pour une activité spécialisée
 - Il est possible d'utiliser des renvois au MANEX afin de ne garder que l'essentiel dans la SOP
 - En prenant en compte les exigences réglementaires (SPO.SPEC. IDE, ORO.FC, etc...)

Standard Operating Procedures

- En cas de changement dans l'exploitation
 - Impact possible sur les résultats de l'étude de risques
 - Modifications associées dans la SOP
 - Pour les activités à haut risque, possible nouvelle demande d'approbation à soumettre à la DSAC

Standard Operating Procedures

- Cas concret d'incident lié aux SOP
 - Elingue mal arrimée par le pilote entraine une charge mal centrée
 - C'est habituellement le TS qui réalise l'accrochage de l'élingue
 - La SOP aurait pu préciser
 - La méthode d'accrochage de l'élingue
 - Le personnel autorisé à effectuer cette action
 - Une vérification de l'accrochage dans le cadre d'une check-list