

SOUS-PARTIE B – GENERALITES

OPS 3R.005 Généralités

(a) Chaque hélicoptère doit être exploité conformément aux clauses de son certificat de navigabilité et dans les limites spécifiées dans son manuel de vol.

(e) Les dispositions particulières aux opérations d'hélicoptères au-dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée sont fixées par l'appendice 1 au paragraphe 3R.005(e).

Pour effectuer un vol conformément à ces dispositions, l'exploitant doit détenir une autorisation spécifique. Cette autorisation est dite "autorisation environnement hostile situé en zone hostile situé hors zone habitée".

OPS 3R.020 Lois, réglementations et procédures - Responsabilités de l'exploitant.

(a) L'exploitant doit veiller à ce que :

(1) tous les employés soient informés qu'ils doivent respecter les lois, réglementations et procédures des Etats dans lesquels les opérations sont effectuées et qui sont relatives à l'accomplissement de leurs tâches ;

(2) et que tous les membres de l'équipage aient une bonne connaissance des lois, réglementations et procédures relatives à l'accomplissement de leurs tâches.

OPS 3R.025 Langue commune

L'exploitant doit s'assurer que tout le personnel d'exploitation peut comprendre la langue dans laquelle sont écrites les parties du manuel d'exploitation concernant ses tâches et ses responsabilités.

OPS 3R.030 Listes minimales d'équipements - Responsabilités de l'exploitant

(a) L'exploitant doit établir, pour chaque hélicoptère une liste minimale d'équipements (L.M.E.), approuvée par l'Autorité. Celle-ci doit être basée sur, mais pas moins restrictive que, la liste minimale d'équipements de référence (L.M.E.R.) correspondante (si elle

existe).

Les conditions d'établissement, ainsi que les procédures d'acceptation et d'approbations des L.M.E.R. et des L.M.E. sont précisées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

(b) L'exploitant ne doit exploiter un hélicoptère qu'en conformité avec la L.M.E., sauf autorisation de l'Autorité. Une telle autorisation ne permettra en aucun cas une exploitation en dehors des restrictions de la L.M.E.R.

OPS 3R.037 Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

Afin de maintenir la conscience des risques liés à l'exploitation, l'exploitant informe le personnel concerné des accidents et incidents rencontrés et tient à sa disposition les comptes rendus d'incidents et d'accidents dont il dispose.

OPS 3R.050 Informations relatives à la recherche et au sauvetage

L'exploitant doit veiller à ce que l'information essentielle, pertinente pour le vol considéré, concernant les services de recherche et de sauvetage soit facilement accessible.

OPS 3R.065 Transport des armes de guerre et des munitions de guerre

Le transport des armes de guerre et des munitions de guerre est interdit.

OPS 3R.070 Transport des armes et munitions de sport

Le transport des armes et munitions de sport est interdit.

OPS 3R.100 Accès au poste de pilotage

(a) L'exploitant doit établir des règles quant au transport éventuel de passagers dans un siège pilote.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer que toutes les personnes transportées dans le poste de pilotage sont familiarisées avec les procédures de sécurité applicables.

OPS 3R.110 Appareils électroniques portatifs

L'exploitant ne doit permettre à personne d'utiliser, et doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que personne n'utilise, à bord d'un hélicoptère, un appareil électronique portatif susceptible de perturber le bon fonctionnement des systèmes et équipements de l'hélicoptère.

OPS 3R.115 Alcool, médicaments et drogues

L'exploitant ne doit permettre à aucune personne de prendre place ou de se trouver à bord d'un hélicoptère, et il doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer qu'aucune personne ne prenne place ou se trouve à bord d'un hélicoptère, si cette personne se trouve sous l'influence de l'alcool, de médicaments ou de drogues au point de risquer de compromettre la sécurité de l'hélicoptère ou de ses occupants.

OPS 3R.120 Mise en danger de la sécurité

(a) L'exploitant doit prendre toute mesure raisonnable pour s'assurer que nul n'agisse par imprudence ou négligence, ou ne reste passif :

- (1) de sorte à mettre en danger l'hélicoptère ou les personnes qui s'y trouvent,
- (2) de sorte à permettre ou provoquer la mise en danger de personnes ou de biens par l'hélicoptère.

OPS 3R.125 Documents de bord

(a) L'exploitant doit s'assurer que les documents suivants, se trouvent à bord pendant chaque vol :

- (1) le certificat d'immatriculation ;
- (2) le certificat de navigabilité ;
- (3) l'original ou une copie du certificat de limitation de nuisances (si nécessaire) ;
- (4) l'original ou une copie du certificat de transporteur aérien ;
- (5) la licence de station d'aéronefs ;
- (6) et l'original ou une copie du certificat d'assurance responsabilité au tiers ;

(b) Chaque membre d'équipage de conduite doit, sur chaque vol, transporter une licence d'équipage de conduite, en cours de validité, avec les qualifications nécessaires au vol.

OPS 3R.130 Manuels à transporter

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

- (1) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite d'un vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord de l'hélicoptère ;
- (2) et le manuel de vol hélicoptère à jour est transporté dans l'hélicoptère

OPS 3R.135 Informations supplémentaires et formulaires de bord

(a) L'exploitant doit veiller à ce qu'en plus des documents et manuels stipulés aux paragraphes OPS 3R.125 et OPS 3R.130, les informations et formulaires suivants, relatifs au type et à la zone d'exploitation, se trouvent à bord lors de chaque vol :

- (1) la documentation de masse et centrage stipulée à la sous-partie J ;
- (2) les données du plan de vol circulation aérienne déposé lorsqu'il existe ;
- (3) les cartes et fiches à jour, ainsi que les documents associés ;
- (4) toute autre documentation qui peut être exigée par les Etats concernés par ce vol, tels que manifeste passagers, etc. ;
- (5) et les formulaires relatifs aux rapports exigés par l'Autorité et l'exploitant.

OPS 3R.145 Pouvoir de contrôle

L'exploitant doit s'assurer que toute personne mandatée par l'Autorité peut, à tout moment, embarquer et voler dans tout hélicoptère exploité conformément au C.T.A. délivré par cette Autorité, et entrer et rester au poste de pilotage. Toutefois le commandant de bord peut refuser l'accès au poste si, selon lui, cela met en cause la sécurité de l'hélicoptère.

OPS 3R.150 Remise des documents et enregistrements

(a) L'exploitant doit :

- (1) donner à toute personne mandatée par l'Autorité accès à tous documents et

enregistrements relatifs aux opérations de vol ou à l'entretien ;

(2) et présenter tous ces documents et enregistrements, lorsque cela lui est demandé par l'Autorité, dans une période de temps raisonnable.

(b) Le commandant de bord doit, dans un délai raisonnable après que la demande lui en a été faite par une personne mandatée par l'Autorité, présenter à cette personne les documents devant se trouver à bord.

OPS 3R.155 Conservation des documents

(a) L'exploitant doit s'assurer que :

(1) tout document, original ou copie, qu'il est tenu de conserver est conservé pour la durée prévue même s'il cesse d'être l'exploitant de l'hélicoptère ;

(2) et lorsqu'un membre d'équipage, pour lequel l'exploitant a conservé un dossier conformément aux règles relatives à la durée du travail, devient membre d'équipage pour un autre exploitant, ce dossier est mis à la disposition du nouvel exploitant.

OPS 3R.165 Location

(a) Terminologie

Réservé

(b) Location d'hélicoptères entre l'exploitant et tout organisme

(1) Prise en location avec inscription sur le C.T.A. du preneur

L'exploitant ne doit pas prendre en location un hélicoptère d'un organisme et l'inscrire sur son C.T.A., sans l'approbation de l'Autorité. Toute condition faisant partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

(2) Prise en location d'un hélicoptère exploité sur le C.T.A. du donneur

L'exploitant ne doit pas prendre en location un hélicoptère d'un exploitant sur le C.T.A. duquel l'hélicoptère reste inscrit, sans l'approbation de l'Autorité.

L'exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les hélicoptères restant inscrits sur le C.T.A. du donneur, le donneur est un exploitant détenant un C.T.A. délivré

conformément aux dispositions du présent arrêté.

(3) Mise en location d'un hélicoptère inscrit sur le C.T.A. du preneur

(i) L'exploitant peut donner en location un hélicoptère pour du transport aérien public à tout exploitant d'un Etat signataire de la Convention de Chicago sur le C.T.A. duquel l'hélicoptère est inscrit à condition que les conditions suivantes soient remplies :

(A) l'Autorité a dispensé l'exploitant des exigences pertinentes du présent arrêté et, après que l'autorité réglementaire étrangère a accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de l'entretien et de l'exploitation de l'hélicoptère, a retiré ledit hélicoptère de son C.T.A. ;

(B) et l'hélicoptère est entretenu conformément à un programme d'entretien approuvé par l'Autorité.

(4) Mise en location avec équipage complet

L'exploitant qui met en location un hélicoptère avec équipage complet auprès d'un autre organisme, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites à la sous-partie C, doit rester l'exploitant de l'hélicoptère

Appendice 1 au paragraphe OPS

3R.005(e) - Exploitation d'hélicoptères au dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée

(Voir ACJ à l'appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e))

(a) Approbation - L'exploitant qui souhaite effectuer des opérations conformément à cet appendice doit avoir l'autorisation préalable de l'Autorité et de l'Autorité de l'Etat dans lequel il a l'intention d'effectuer de telles opérations. Cette autorisation doit spécifier :

(1) le type d'hélicoptère ;

(2) le type d'opération.

(b) Application - Cet appendice est applicable aux hélicoptères à turbine exploités

au dessus d'un environnement hostile hors zone habitée lorsque :

(1) soit il a été montré que les limitations de l'hélicoptère, ou autres considérations justifiables, empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés ;

(2) soit le temps cumulé de survol de zones hostiles hors zones habitées est inférieur à la moitié de la durée totale du vol, par périodes ne dépassant pas 5 minutes consécutives. Ce dernier cas est limité au 31 décembre 2009 (voir ACJ à l'appendice 1 à l'OPS 3R.005(e) paragraphe (b)(2))

Les dispositions particulières du paragraphe (c) suivant remplace les dispositions générales de la présente annexe.

(c) Les hélicoptères exploités en classe de performances 3 sont exemptés du respects des exigences du paragraphe OPS 3R.240(a)(5) à condition que l'exploitant se conforme aux dispositions de l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e) :

(1) les sous-paragraphes (a)(ii) et (v) lorsqu'il a été montré que les limitations de l'hélicoptère, ou autres considérations justifiables, empêchent l'utilisation des critères de performances appropriés ;

(2) les sous-paragraphes (a)(i), (ii), (iii), (iv) et (v) lorsque le temps cumulé de survol de zones hostiles hors zones habitées est inférieur à la moitié de la durée totale du vol, par périodes ne dépassant pas 5 minutes consécutives.

(d) Exploitation. Les procédures spécifiques à suivre en cas de panne de groupe motopropulseur au cours du décollage ou de l'atterrissage doivent être décrites dans le manuel d'exploitation.

Appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e) -Exploitation d'hélicoptères au dessus d'un environnement hostile situé hors zone habitée

(Voir AMC à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e))

(Voir IEM à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e))

(a) Approbation :

Une telle approbation sera assujettie aux

conditions suivantes :

(i) une évaluation de la fiabilité du système d'installation motrice menée par le constructeur pour démontrer l'éligibilité du type d'hélicoptère (combinaison cellule/moteur) ;

(ii) un ensemble de conditions à mettre en œuvre par l'exploitant pour obtenir et conserver l'approbation pour le type d'hélicoptère ;

(iii) un suivi continu ;

(iv) une surveillance du système de propulsion ;

(v) installation d'un système de surveillance de l'utilisation

Ces conditions sont détaillées au sous-paragraphe ci-dessous.

(b) L'exploitant qui effectue des opérations conformément au 3R.005(e) doit mettre en œuvre ce qui suit :

(1) Evaluation de la fiabilité du système d'installation motrice :

(i) L'exploitant doit fournir des données acceptables par l'Autorité montrant que les statistiques de défaillances de groupe motopropulseur sur le type d'hélicoptère et le type de moteur sont conformes aux objectifs de sécurité (Voir IEM à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e)).

(ii) Les données doivent démontrer l'éligibilité du type d'hélicoptère en établissant que la probabilité d'une défaillance de groupe motopropulseur pendant le temps d'impasse à la panne moteur n'est pas supérieure à la probabilité définie dans l'AMC à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e) (Voir également l'IEM à l'appendice 2 au paragraphe OPS 3R.005(e)).

(iii) Les nouvelles combinaisons hélicoptère/moteur seront évaluées au cas par cas.

(2) L'exploitant doit mettre en œuvre les conditions suivantes :

(i) atteindre puis maintenir le standard hélicoptère/moteur défini

par le constructeur, en appliquant toutes les modifications liées à la sécurité ;

(ii) mener les actions de maintenance préventive définies par le constructeur (voir paragraphe (5)(v) ci dessous) ;

(iii) inclure des procédures de décollage et d'atterrissage dans le manuel d'exploitation, cohérentes avec le temps d'impasse à la panne moteur, lorsque celles-ci n'existent pas déjà dans le manuel de vol de l'hélicoptère ;

(iv) établir un entraînement pour l'équipage de conduite qui devrait comprendre la discussion, la démonstration, l'utilisation et la pratique des techniques nécessaires pour minimiser le temps d'impasse à la panne moteur ;

(v) rendre compte des heures de vol/heures moteur accomplies ;

(vi) rendre compte de toute perte de puissance, tout arrêt moteur (préventif ou non) ou défaillance de groupe moto-propulseur, quelle qu'en soit la cause (excepté la simulation de défaillance de groupe moto-propulseur pendant l'entraînement). Le contenu de chaque compte-rendu doit indiquer :

(A) la date ;

(B) l'exploitant ;

(C) le type d'hélicoptère et le type d'opération ;

(D) l'immatriculation et le numéro de série de la cellule ;

(E) le type et le numéro de série du moteur ;

(F) l'historique de configuration et de modification du groupe moto-propulseur ;

(G) la position du moteur ;

(H) les symptômes précédant l'événement, la phase de vol ou l'opération au sol ;

(I) les conséquences de l'événement ;

(J) les conditions météorologiques / environnementales ;

(K) la raison de la défaillance de groupe motopropulseur ;

(L) les circonstances de la défaillance de groupe motopropulseur ;

(M) dans le cas d'un arrêt moteur en vol (IFSD), nature de cet arrêt moteur en vol (demandé / non demandé) ;

(N) la procédure appliquée et tout commentaire concernant le potentiel de rallumage du moteur ;

(O) le nombre d'heures et de cycles du moteur ;

(P) le nombre d'heures de vol de la cellule ;

(Q) les commentaires sur l'incident ;

(R) et toute autre information utile.

(3) Suivi continu

(i) En liaison avec l'Autorité et le constructeur de son hélicoptère, l'exploitant doit surveiller la fréquence de défaillance de groupe motopropulseur afin d'assurer une fiabilité continue du système d'installation motrice. Dans ce processus de consultation tous les aspects des exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur doivent être surveillés pour assurer que les niveaux de fiabilité atteints dans les exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur demeurent aux niveaux nécessaires et que l'exploitation continue à être effectuée en sécurité. Le processus de surveillance entrepris par les trois parties doit prendre en compte l'expérience mondiale ainsi que l'expérience propre de l'exploitant.

(ii) Dans l'éventualité où :

(A) un niveau acceptable de fiabilité n'est pas maintenu,

(B) ou si des tendances contraires significatives

existent,

(C) ou si des déficiences significatives sont détectées dans la conception du type,

(D) ou si des déficiences significatives sont détectées dans la conduite des opérations,

une évaluation spéciale doit être lancée afin de résoudre les problèmes de façon appropriée.

(4) Surveillance du système de propulsion

(i) L'évaluation par l'exploitant de la fiabilité du système de l'installation motrice pour la flotte d'hélicoptère doit être mise à disposition de l'Autorité (avec les données qui l'argumentent) annuellement, pour assurer que le programme approuvé de maintenance continue à maintenir le niveau de fiabilité nécessaire pour les exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur.

(ii) L'évaluation doit inclure, au minimum, les heures de vol moteur effectuées pendant la période, le taux de défaillance de groupe motopropulseur pour toutes les causes et le taux de défaillance brutale de groupe moto-propulseur, les deux sur la base d'une moyenne glissante sur 12 mois.

(iii) Lorsque la flotte d'hélicoptères prévue pour les exploitations avec temps d'impasse à la panne moteur fait partie d'une flotte plus grande de la même combinaison hélicoptère/ moteur, les données de la flotte totale de l'exploitant seront acceptables. Toutefois, les exigences de compte-rendu du paragraphe (2)(vi) ci-dessus doivent quand même être respectées pour la flotte concernée.

(iv) Toute tendance contraire prolongée exigera qu'une évaluation immédiate soit accomplie par l'exploitant en liaison avec l'Autorité. L'évaluation peut conduire à une action corrective ou à l'application de restrictions opérationnelles.

(v) Lorsque l'évaluation statistique seule ne peut être applicable, par exemple quand la taille de la flotte est petite, l'activité de l'exploitant sera examinée au cas par cas.

(5) Système de surveillance de l'utilisation :

(i) Le système de surveillance de l'utilisation devrait assurer au moins les fonctions suivantes :

(A) Enregistrement des données suivantes :

(A1) Date et heure de l'enregistrement, ou un moyen fiable d'établir ces paramètres ;

(A2) Nombre d'heures de vol enregistré pendant la journée plus nombre total d'heures de vol ;

(A3) Comptage de cycle N1 (régime du générateur de gaz), si le moteur possède une turbine libre ;

(A4) Comptage de cycle N2 (régime de la turbine) ;

(A5) Dépassement de limite de T4 ou T5 (température en sortie de turbine) ; valeur, durée ;

(A6) Dépassement de limite de couple sur l'arbre moteur : pourcentage, durée (si un capteur de couple est installé) ;

(A7) Dépassement de limite de N1 (régime du générateur de gaz) : valeur, durée (si le moteur possède une turbine libre) ;

(A8) Dépassement de limite de N2 (régime de la turbine) : valeur, durée ;

(B) Le stockage des paramètres ci-dessus, s'ils sont applicables, couvrant le temps de vol maximal en une journée, et pas moins de 5 heures de vol, avec un intervalle d'échantillonnage d'une seconde pour chaque

paramètre.

(C) L'enregistreur doit inclure une fonction auto-test complète avec un indicateur de mauvais fonctionnement et une détection de coupure d'alimentation ou de déconnexion d'un des capteurs.

(D) Le matériel et les logiciels nécessaires pour l'extraction et l'analyse des paramètres enregistrés doivent être disponibles.

(ii) L'analyse des paramètres collectés par le système de surveillance de l'utilisation et les actions de maintenance qui en découlent devraient être décrites dans la documentation de maintenance.

(iii) Une inspection de chaque moteur conformément aux spécifications du constructeur doit être effectuée avant la première installation du système de surveillance de l'utilisation si le moteur concerné a accumulé des heures de fonctionnement depuis sa livraison neuf ou depuis la dernière révision.

(iv) Si l'hélicoptère a été utilisé pour un usage quelconque sans utiliser le système de surveillance de l'utilisation, alors une inspection du moteur conformément aux spécifications du constructeur doit être entreprise avant le début d'une exploitation avec temps d'impasse à la panne moteur.

(v) Les actions de maintenance préventive du moteur recommandées par le constructeur doivent être menées systématiquement comme suit :

(A) analyse spectrométrique de l'huile moteur ;

(B) surveillance des tendances du moteur, y compris contrôles de vérification de la puissance moteur disponible ;

(C) analyse des vibrations moteur ;

(D) l'exploitant doit atteindre et maintenir un standard défini par le constructeur en appliquant toutes les modifications appropriées.

(vi) Un vol peut être entrepris, le système de surveillance de l'utilisation exigé par cette section hors service, à condition :

(A) qu'une réparation ou qu'un remplacement du système de surveillance de l'utilisation ne puisse être raisonnablement effectué avant le début du vol ;

(B) que l'hélicoptère n'effectue pas plus de 8 vols consécutifs après la défaillance du système de surveillance de l'utilisation ;

(C) et qu'au plus 72 heures se soient écoulées depuis que le système de surveillance de l'utilisation a été constaté hors service.

(vii) Les résultats de l'analyse de ces paramètres doivent être conservés sous une forme acceptable et être accessibles par l'Autorité, pour une durée d'au moins 12 mois.