

SOUS PARTIE D - PROCEDURES D'EXPLOITATION**OPS 3R.195 Supervision et contrôle de l'exploitation**

L'exploitant doit exercer le contrôle de son exploitation et doit définir et maintenir une méthode de supervision des opérations aériennes approuvée par l'Autorité.

OPS 3R.200 Manuel d'exploitation

L'exploitant doit fournir un manuel d'exploitation conforme à la sous-partie P, à l'usage du personnel d'exploitation, pour le guider dans ses tâches.

OPS 3R.205 Compétence du personnel d'exploitation

L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel affecté aux opérations au sol et en vol ou directement impliqué dans ces opérations a reçu une formation appropriée, démontré ses capacités à assumer les tâches spécifiques qui lui sont assignées et est conscient de ses responsabilités et du rapport existant entre ces tâches et l'exploitation dans son ensemble.

OPS 3R.210 Etablissement de procédures d'exploitation

(a) L'exploitant doit définir des procédures et instructions, pour chaque type d'hélicoptère, stipulant les tâches du personnel navigant et du personnel au sol pour tous types d'exploitation au sol et en vol.

(b) L'exploitant doit établir un système de listes de vérifications ("check lists") destinées à l'usage des membres d'équipage pour toutes les phases d'exploitation de l'hélicoptère, dans des conditions normales, anormales et d'urgence selon le cas, afin de s'assurer du respect des procédures d'exploitation stipulées dans le manuel d'exploitation.

(c) L'exploitant ne doit pas requérir d'un membre d'équipage, pendant les phases critiques du vol, des activités autres que celles nécessaires pour une exploitation sûre de l'hélicoptère.

(d) L'exploitant ne doit pas permettre qu'un rotor soit en rotation sans qu'un pilote qualifié soit aux commandes.

OPS 3R.220 Utilisation d'un hélicoptère par l'exploitant

L'exploitant doit établir une procédure pour qualifier les commandants de bord à la sélection des héliports appropriés au type d'hélicoptère et au type d'opération.

OPS 3R.240 Routes et zones d'exploitation

(a) L'exploitant doit s'assurer que son exploitation est effectuée uniquement sur des routes ou dans des zones telles que :

(1) les performances de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser permettent de satisfaire aux exigences en matière d'altitude minimale de vol ;

(2) les équipements de l'hélicoptère qu'il est prévu d'utiliser satisfont aux exigences minimales relatives à l'exploitation prévue ;

(3) les cartes et fiches appropriées sont disponibles (cf. OPS 3R.135(a)(3)) ;

(4) des surfaces permettant l'exécution d'un atterrissage ou d'un amerrissage forcé en sécurité sont disponibles sauf dans le cas où l'hélicoptère est autorisé à être exploité dans le cadre de l'Appendice 1 au paragraphe OPS 3R.005(e).

(b) L'exploitant doit s'assurer que l'exploitation est conduite en respectant toutes les restrictions de route ou de zone d'exploitation imposées par l'Autorité.

OPS 3R.250 Détermination des altitudes minimales de vol

L'exploitant doit établir des altitudes minimales de vol et définir les méthodes de détermination de ces altitudes, pour l'ensemble des segments de route devant être parcourus, qui assurent le franchissement du relief compte tenu des exigences de la sous-partie I.

OPS 3R.255 Politique carburant

(a) L'exploitant doit établir une politique carburant pour les besoins de la planification du vol, permettant d'assurer l'emport, sur chaque vol, d'une quantité de carburant suffisante pour l'opération envisagée et des réserves couvrants les écarts par rapport à celle-ci.

(b) L'exploitant s'assure qu'à la fin du vol, ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 20 minutes à la vitesse normale de croisière, sauf si le vol est effectué en accord avec les exigences de l'appendice 1 au paragraphe 3.005(e). Dans ce dernier cas, l'exploitant s'assure qu'à la fin du vol, ou de la série de vols, la quantité de carburant restant à bord ne sera pas inférieure à une quantité de carburant suffisante pour voler pendant 30 minutes à la vitesse normale de croisière.

La réserve finale de carburant doit être spécifiée dans le manuel d'exploitation afin de pouvoir se conformer au paragraphe OPS 3R.375.

OPS 3R.258 Issues inutilisables

(Voir IEM OPS 3R.258)

(a) L'exploitant ne peut pas transporter de passagers si une des issues de secours de l'hélicoptère est inutilisable.

OPS 3R.260 Transport de passagers à mobilité réduite.

(Voir IEM OPS 3R.260)

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour le transport de passagers à mobilité réduite.

(b) L'exploitant doit s'assurer que les passagers à mobilité réduite ne se voient pas attribuer des sièges ou n'occupent pas de sièges où leur présence pourrait :

- (1) gêner les membres d'équipage dans leurs tâches ;
- (2) obstruer l'accès à un équipement de sécurité ;
- (3) ou gêner l'évacuation d'urgence de l'hélicoptère.

(c) La présence de passagers à mobilité réduite à bord doit être signalée au commandant de bord.

(d) Le commandant de bord doit fournir les renseignements nécessaires au passager à mobilité réduite et à son accompagnateur, sur le chemin à prendre vers l'issue de secours appropriée et sur le meilleur moment pour commencer à se diriger vers celle-ci.

OPS 3R.261 Transport d'enfants (deux ans et plus à moins de douze ans)

(voir AMC OPS 3R.261/3.262)

(a) Afin que les enfants de deux ans inclus à douze ans exclus, voyageant seuls ou en groupe, appliquent les consignes de sécurité, un passager adulte doit être placé à proximité.

OPS 3R.262 Transport des bébés (enfants de moins de deux ans)

(voir AMC OPS 3R.261/3.262)

Tout enfant de moins de deux ans doit avoir avec lui un accompagnateur responsable (un seul enfant par accompagnateur).

OPS 3R.280 Attribution des sièges aux passagers

(Voir IEM OPS 3R.280)

L'exploitant doit s'assurer que les passagers sont assis à des places où, dans l'éventualité où une évacuation d'urgence serait nécessaire, il peuvent faciliter au mieux, et non entraver ni retarder l'évacuation de l'hélicoptère

OPS 3R.285 Information des passagers

L'exploitant doit s'assurer que :

(a) généralités

(1) A moins que cela ne mette en danger la sécurité, les passagers sont informés verbalement des dispositions relatives à la sécurité. Ces informations peuvent être, en partie ou entièrement, données par une représentation audiovisuelle. L'usage de matériel électronique est soumis à un accord préalable de l'Autorité ;

(2) les passagers ont à leur disposition une notice individuelle de sécurité ou des notices visibles de tous les sièges passagers sur lesquelles des pictogrammes indiquent l'utilisation des équipements de secours ainsi que les issues qu'ils sont susceptibles d'utiliser ;

(b) avant le décollage :

(1) les passagers sont informés sur les points suivants lorsqu'ils sont applicables :

- (i) les consignes relatives à l'interdictions de fumer ;
- (ii) le fait de devoir relever les dossiers de sièges et tablettes ;

(iii) l'emplacement des issues de secours ;

(iv) l'emplacement et l'utilisation des marquages au sol du chemin lumineux d'évacuation ;

(v) le rangement des bagages à main ;

(vi) les restrictions d'utilisation des appareils électroniques portables ;

(vii) et emplacement et contenu de la notice individuelle de sécurité ;

(2) les passagers assistent à une démonstration pratique de ce qui suit :

(i) l'utilisation des ceintures de sécurité et des harnais de sécurité, y compris la manière de les attacher et de les détacher ;

(ii) l'emplacement et l'utilisation des masques à oxygène si leur emport est requis. Les passagers doivent aussi être informés de la nécessité d'éteindre cigarettes, cigares et pipes en cas d'utilisation d'oxygène ;

(iii) et l'emplacement et l'utilisation des gilets de sauvetage, canots et combinaisons de survie si leur emport est requis.

(c) En cas d'urgence pendant le vol, les passagers doivent être informés des actions urgentes les plus appropriées aux circonstances.

OPS 3R.290 Préparation du vol

(a) Le commandant de bord ne doit pas débiter un vol s'il n'est pas satisfait des points ci après :

(1) l'hélicoptère est apte à effectuer le vol ;

(2) la configuration de l'hélicoptère est en accord avec la liste des déviations tolérées (CDL) ;

(3) les équipements et instruments exigés pour la conduite du vol par les sous-parties K et L sont disponibles ;

(4) les équipements et instruments fonctionnent sauf cas prévu par la liste minimale d'équipements (L.M.E.) ;

(5) les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont

disponibles à bord ;

(6) les documents, l'information complémentaire et les formulaires qui doivent être disponibles sont à bord ;

(7) les cartes, les fiches et tous documents associés ou la documentation équivalente, à jour, sont disponibles pour faire face aux besoins de l'opération envisagée, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager ;

(8) les installations et services au sol exigés pour le vol prévu sont disponibles et appropriés ;

(9) les dispositions spécifiées dans le manuel d'exploitation afférentes aux exigences en matière de carburant, d'huile et d'oxygène, aux altitudes minimales de sécurité ;

(10) la masse de l'hélicoptère au début de la mise en puissance pour le décollage est telle que le vol peut être effectué conformément aux dispositions applicables des sous-parties F et I ;

(11) et toute limitation opérationnelle applicable s'ajoutant à celles couvertes par les paragraphes (9) et (10) ci-dessus peut être respectée.

OPS 3R.300 Dépôt d'un plan de vol circulation aérienne

L'exploitant doit s'assurer, lorsque les conditions réglementaires l'exigent, qu'aucun vol n'est effectué sans dépôt préalable d'un plan de vol circulation aérienne ou dépôt d'informations appropriées avant le départ auprès d'une personne habilitée, afin de permettre la mise en oeuvre des services d'alerte.

OPS 3R.305 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant

L'avitaillement en carburant et reprise de carburant avec passagers embarquant, à bord, ou débarquant est interdit.

OPS 3R.307 Avitaillement en carburant et reprise de carburant avec du carburant volatil

(voir IEM OPS 3R.307)

L'exploitant doit établir des procédures

d'avitaillement et de reprise de carburant avec du carburant volatil (par exemple Jet B ou équivalent) si cela est nécessaire.

OPS 3R.310 Membres de l'équipage aux postes de travail

Pendant toutes les phases du vol, l'équipage doit se trouver à son poste.

OPS 3R.320 Sièges, ceintures de sécurité et harnais

Le commandant de bord doit s'assurer que pendant toutes les phases du vol les passagers sont assis et attachés.

OPS 3R.325 Arrimage et vérification de sécurité de la cabine passagers

(a) L'exploitant doit établir des procédures pour s'assurer qu'avant la translation, le décollage et l'atterrissage, l'ensemble des issues et parcours d'évacuation est dégagé.

(b) Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'avant le décollage et l'atterrissage et chaque fois qu'il l'estime nécessaire dans l'intérêt de la sécurité, l'ensemble des équipements et bagages est convenablement arrimé.

OPS 3R.330 Accessibilité des équipements de secours

Le commandant de bord doit s'assurer, directement ou par délégation, que les équipements de secours appropriés demeurent facilement accessibles pour une utilisation immédiate.

OPS 3R.335 Autorisations de fumer à bord

Le commandant doit s'assurer, directement ou par délégation, qu'aucune personne à bord n'est autorisée à fumer.

OPS 3R.340 Conditions météorologiques

Un commandant de bord ne doit pas commencer un vol à moins que les observations ou prévisions météorologiques les plus récentes disponibles, ou toute combinaison des deux, sont en conformité avec les règles du VFR.

OPS 3R.345 Givre et autres contaminants

Le commandant de bord ne doit pas

entreprendre un vol dans des conditions de givrage connues ou prévues.

OPS 3R.350 Emport de carburant et lubrifiant

Le commandant de bord ne doit pas entreprendre un vol sans avoir vérifié que l'hélicoptère emporte au moins la quantité calculée de carburant et d'huile lui permettant d'effectuer le vol en sécurité, compte tenu des conditions d'exploitation prévues.

OPS 3R.355 Conditions lors du décollage

Avant d'entreprendre le décollage, le commandant de bord doit s'assurer que, selon les informations dont il dispose, les conditions météorologiques régnant sur l'héliport et l'état de la FATO dont l'utilisation est prévue n'empêchent pas un décollage et un départ en sécurité.

OPS 3R.365 Altitudes minimales de vol

Le pilote aux commandes ne doit pas descendre en dessous des altitudes minimales spécifiées sauf pour les besoins du décollage et de l'atterrissage, ou lorsque la descente se fait selon des procédures approuvées par l'Autorité.

OPS 3R.370 Simulation en vol de situations anormales

L'exploitant doit établir des procédures assurant que la simulation de situations anormales ou d'urgence nécessitant l'application totale ou partielle des procédures anormales ou d'urgence ne sont pas effectuées lors de vols de transport aérien public.

OPS 3R.375 Gestion du carburant en vol

(a) Le commandant de bord doit s'assurer que la quantité de carburant utilisable restante pendant le vol n'est pas inférieure au carburant nécessaire pour atteindre un héliport où un atterrissage peut être effectué en sécurité avec encore à bord la réserve finale de carburant.

(b) Le commandant de bord doit déclarer une situation d'urgence lorsque la quantité réelle de carburant utilisable à bord est inférieure à la réserve finale.

OPS 3R.385 Utilisation de l'oxygène de subsistance

Le commandant de bord doit utiliser de façon continue l'oxygène de subsistance lorsque l'altitude pression de la cabine dépasse 13 000 ft.

OPS 3R.395 Détection de proximité du sol

Lorsqu'une proximité exagérée du sol est détectée par un membre quelconque de l'équipage de conduite ou par un dispositif avertisseur de proximité du sol le commandant de bord doit s'assurer qu'une action corrective est immédiatement effectuée, conformément aux procédures d'exploitation, pour rétablir des conditions de vol sûres.

OPS 3R.415 Carnet de route

Le commandant de bord doit s'assurer de la mise à jour du carnet de route ou de tout autre document accepté par l'Autorité conformément au paragraphe OPS 3R.1055.

OPS 3R.420 Compte-rendu d'événements**(a) Incidents en vol**

(1) L'exploitant ou le commandant de bord d'un hélicoptère doit soumettre un compte-rendu à l'Autorité pour tout incident qui a menacé ou aurait pu menacer la sécurité du vol.

(2) Les comptes-rendus doivent être transmis dans un délai de 72 heures après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent.

En application de l'article R.425-1 du code de l'aviation civile :

(1) Le commandant de bord d'un hélicoptère doit soumettre un compte-rendu à l'Autorité pour tout incident qui a menacé ou aurait pu menacer la sécurité du vol.

(2) Les comptes-rendus doivent être transmis dans un délai de 48 heures après l'occurrence de l'événement sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

(b) Défaillances techniques et dépassement des limitations techniques. Le commandant de bord doit s'assurer que toutes défaillances

techniques et tout dépassement des limites techniques survenus lorsqu'il était responsable du vol sont reportés dans le carnet de route attaché à l'hélicoptère.

(c) Incidents de la Circulation Aérienne. Le commandant de bord doit soumettre un compte-rendu d'incident de circulation aérienne conforme aux PANS RAC de l'O.A.C.I. dès qu'un hélicoptère en vol a été mis en danger par :

- (1) une quasi-collision avec tout autre objet volant ;
- (2) ou une défaillance des procédures de la circulation aérienne ou un non respect des procédures applicables par les services de la circulation aérienne ou par l'équipage de conduite ;
- (3) ou une panne des installations des services de la circulation aérienne.

(d) Risques et collisions aviaires

(1) Le commandant de bord observant un risque aviaire potentiel doit immédiatement en avvertir la station au sol appropriée.

(2) Si l'hélicoptère dont il a la responsabilité subit une collision avec des oiseaux, le commandant de bord doit soumettre après l'atterrissage un compte-rendu écrit de collision d'oiseaux.

(e) Réservé

(f) Intrusion illicite. A la suite d'une intrusion illicite à bord d'un hélicoptère, le commandant de bord doit soumettre dès que possible un compte-rendu aux autorités locales ou à l'Autorité.

(g) Irrégularités des installations de navigation et des installations au sol et conditions dangereuses. Le commandant de bord doit notifier à la station au sol concernée, dès qu'il le peut, toute condition potentiellement dangereuse telle que :

- (1) une irrégularité de fonctionnement des installations de navigation ou de toute installation au sol ;
- (2) ou un phénomène météorologique ;
- (3) ou un nuage de cendres volcaniques ;
- (4) ou un niveau de radiation élevé ;

rencontrée en vol.

**OPS 3R.425 Compte-rendu
d'accident**

(a) L'exploitant doit établir des procédures garantissant que l'autorité appropriée la plus proche est informée, par les moyens disponibles les plus rapides, de tout accident survenu à l'hélicoptère ayant blessé gravement (comme défini à l'annexe 13 de l'O.A.C.I.) ou mortellement une personne quelconque ou causé des dommages importants à l'hélicoptère ou à des biens.

(b) Le commandant de bord doit soumettre à l'Autorité un compte-rendu sur tout accident survenu à bord ayant blessé gravement ou mortellement une personne quelconque à bord de l'hélicoptère, alors qu'il était responsable du vol.