

Règlementation opérationnelle en ATO

Antoine TOULEMONT
DSAC/ERS
15 décembre 2015



DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, et de l'Énergie

Le contexte (1/2)

- La définition d'aéronef complexe dans règlement (EU) n° 216/2008 inclut tous les avions équipés de plus d'un moteur *turboprop* (même si MTOM inférieur à 5,7t)
- L'EASA simplifie les règles liées à l'Aviation Générale grâce au « *GA Roadmap* »
- N'est pas en ligne avec l'OACI

Le contexte (2/2)

- Demande des Autorités et opérateurs :
 - ✓ Trop de contraintes réglementaires pour les avions de moins de 5,7T bi-turboprop
 - ✓ besoin de changer la définition des avions complexes dans le règlement n° 216/2008
- Nouvelle version du règlement 216 : simplifier les règles pour ces avions et leur appliquer une dérogation

Domaine OPS (1/3)

- Ce problème a été pris en compte pour les opérations aériennes. Une future modification du règlement n° 965/2012 IR OPS sera (application Août 2016):

"8. By way of derogation from Article 5(3), non-commercial operations of aeroplanes equipped with turboprop engines and with a maximum certificated take-off mass (MCTOM) at or below 5 700 kg shall be conducted in accordance with Annex VII."

[Au lieu des règles NCC, NCO sera applicable]

Note : Le comité EASA a accepté ce changement et sera formellement voté lors du prochain comité en Février 2016



Domaine OPS (2/3)

- Aussi, il faut assurer la cohérence avec les organismes de formation. Un autre changement est donc requis dans l'OPS (proposition DGAC):

'9. By way of derogation from Article 5(5)(a), training organisations shall operate aeroplanes equipped with turboprop engines and with a maximum certificated take-off mass (MCTOM) at or below 5 700 kg in accordance with the provisions specified in Annex VII.'

[Au lieu de NCC, NCO sera applicable]

**Note: Proposition DGAC acceptée lors du comité EASA de novembre
(sera votée en février 2016)**



Domaine OPS (3/3)

- ✓ ATO sera conforme au ORA (manuel formation, SGS...) pas à l' ORO
- ✓ ATO conforme à NCC ou NCO en fonction de l'aéronef (si complexe ou non sauf pour les biturbopro légers)
Note: attention à « l'opt out » jusqu'en Août 2016
- ✓ ORA ATO 230 (CPL, MPL , ATP et qualifications associées) manuel de formation (Aircrew) et descriptif du manuel d'exploitation (AMC 1 ORA 230 d))
- ✓ le manuel SGS doit prendre en compte les risques liés à exploitation

Domaine Navigabilité (1/3)

- Publication du règlement (EU) n° 2015/1536 qui modifie le n° 1321/2014 (maintien de navigabilité)
- Applicable le 25 Août 2016
- Le règlement navigabilité est maintenant aligné sur le règlement n° 216/2008. Avant, le terme était « *large aircraft* ». Maintenant c'est : « *complex motor-powered aircraft* »

Domaine Navigabilité (2/3)

- Notion ATO commercial
- **Opération avec aéronef complexe :**
CAMO approuvé Part 145 (ou contracté)
- **Opération avec aéronef non complexe:**
CAMO approuvé Part 145 ou Part M/F
(ou contracté)

Domaine Navigabilité (3/3)

Les Etats Membres (EM) souhaitent avoir des règles spécifiques sur les turboprops de moins de 5,7t car:

- Par d'exigences particulières OACI Annexe 6 Partie II (uniquement pour les aéronefs lourds et turbojet)
- Pas de retour d'incidents significatifs

Résultat : Présentation DGAC lors du TAG Production et Maintenance le 8 Septembre 2015, soutien des EM pour une dérogation (avant Août 2016)

Domaine Aircrew (1/1)

- Le règlement (EU) n° 1178/2011 a introduit des dispositions spécifiques pour les prérequis, le contenu de la formation et les contrôles de compétences pour les **avion HPA complexes**
- Des dispositions additionnelles ont été introduites pour ces avions opérants en MPO
- La DGAC considère que ces exigences sont suffisantes en termes de sécurité et doivent donc être maintenues

Conclusions

- **Domaine OPS** : Dispositions complémentaires introduites
- **Domaine navigabilité** : Dérogation envisagée
- **Domaine Aircrew** : Pas de changement prévus pour les avions HPA complexes