

# SOMMAIRE

- ADOM - Approved Deviation to OSD-MMEL
- EFB - NPA 2016-12
- Point sur les règlements interopérabilité

# Approved Deviation to OSD-MMEL

- ADOM -

*Terme utilisé par Airbus*



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

# EXPLOITATION HORS MEL

- Pour les délais B, C et D : possibilité de doubler le délai de remise en état
  - ORO.MLR.105(f)
- Pour une MEL plus restrictive que la MMEL : possibilité d'exploiter hors du cadre MEL mais toujours dans le cadre MMEL
  - ORO.MLR.105(j)

➔ Dans tous les autres cas, **demande de dérogation** à l'ORO.MLR.105

# DÉROGATION À L'ORO.MLR.105

- Demande de dérogation conformément à l'article 14.4 de la Basic Regulation (durée inférieure à 2 mois et non répétitive)
- Dossier de demande qui comprend un avis du constructeur :
  - ✓ Non-technical objection (NTO)
  - ✓ Statement of Technical Concurrence (STC)
  - ✓ Etc.
- Processus de composition du dossier et de traitement complexe par rapport aux outils réglementaires proposés dans l'ORO.MLR.105 (slide précédent)

L'**ADOM** est une solution proposée par **Airbus** pour alléger le process.



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



# ADOM - CONCEPT

## « Approved Deviation to OSD-MMEL »

- S'inscrit dans le concept OSD : « faire le lien entre la navigabilité et les opération »
- Remplace l'ancien document Statement of technical Concurrence
- Airbus utilise le privilège accordé à son DOA par l'EASA pour s'auto-approuver des changements temporaires de la MMEL classés mineurs (part 21)

Après analyse d'un défaut, Airbus peut développer une **révision temporaire de la MMEL** pour répondre à une situation hors cadre MEL.

# ADOM - UTILISATION

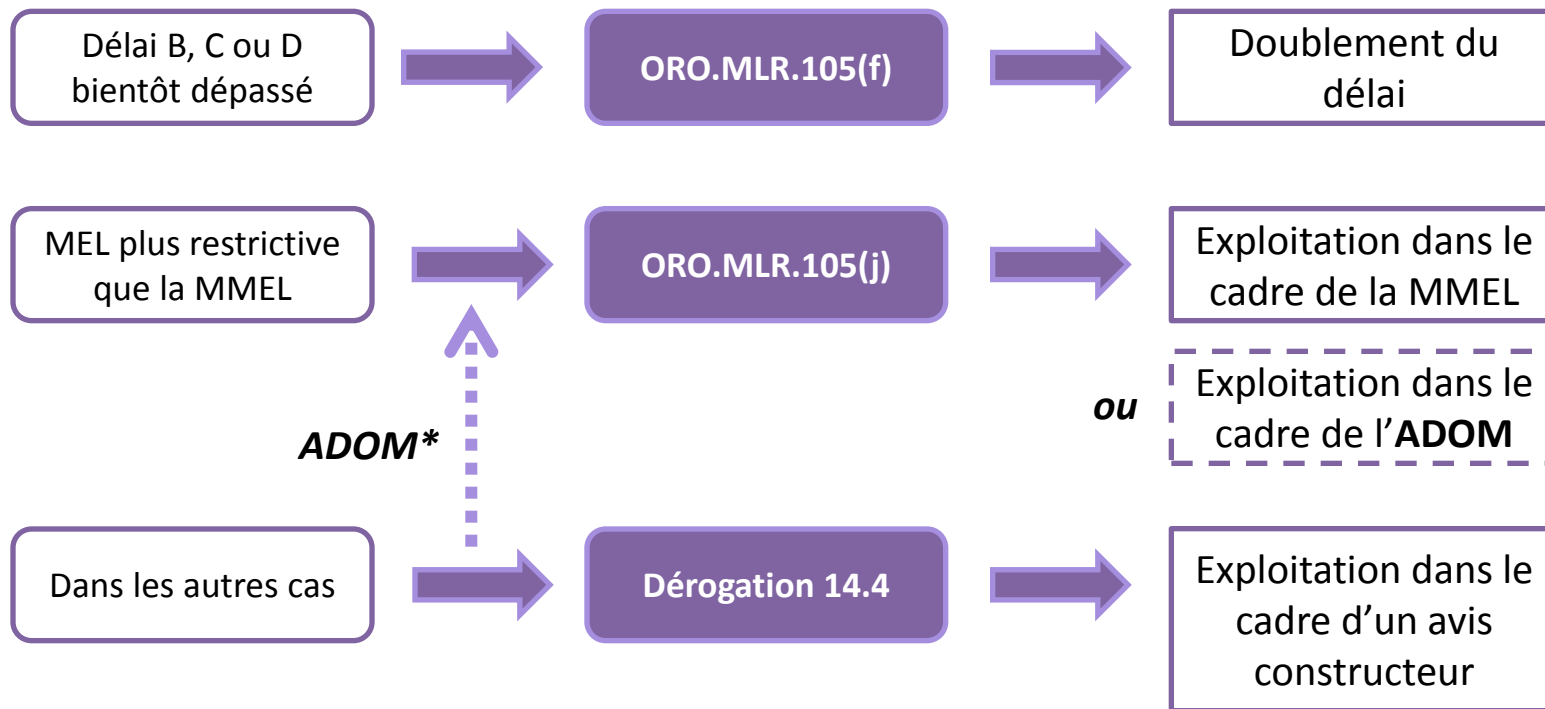
- Demande d'autorisation **au cas par cas** d'exploiter hors cadre MEL mais toujours dans le cadre de la MMEL temporaire, **conformément à l'ORO.MLR.105(j)**
- Dossier de demande (voir guide LME) :
  - **Demande d'approbation**
  - **Matrice de conformité et les justificatifs**
    - ✓ *Plan de remise en état*
    - ✓ *Tâches et responsabilités*
    - ✓ *Formation/Compétence*
  - **ET l'ADOM développé par Airbus, en tant que**
    - ✓ **Justificatif d'une demande sous ORO.MLR.105(j), et**
    - ✓ **Mise à disposition de la MMEL temporaire à la DSAC**

**Attention : L'ADOM est un concept proposé par Airbus.**



# RÉSUMÉ

Dès que l'on sort du cadre de la MEL :



*\*(ou document similaire)*

# NPA 2016-12

## Transpositions of provisions on EFB from ICAO Annex 6



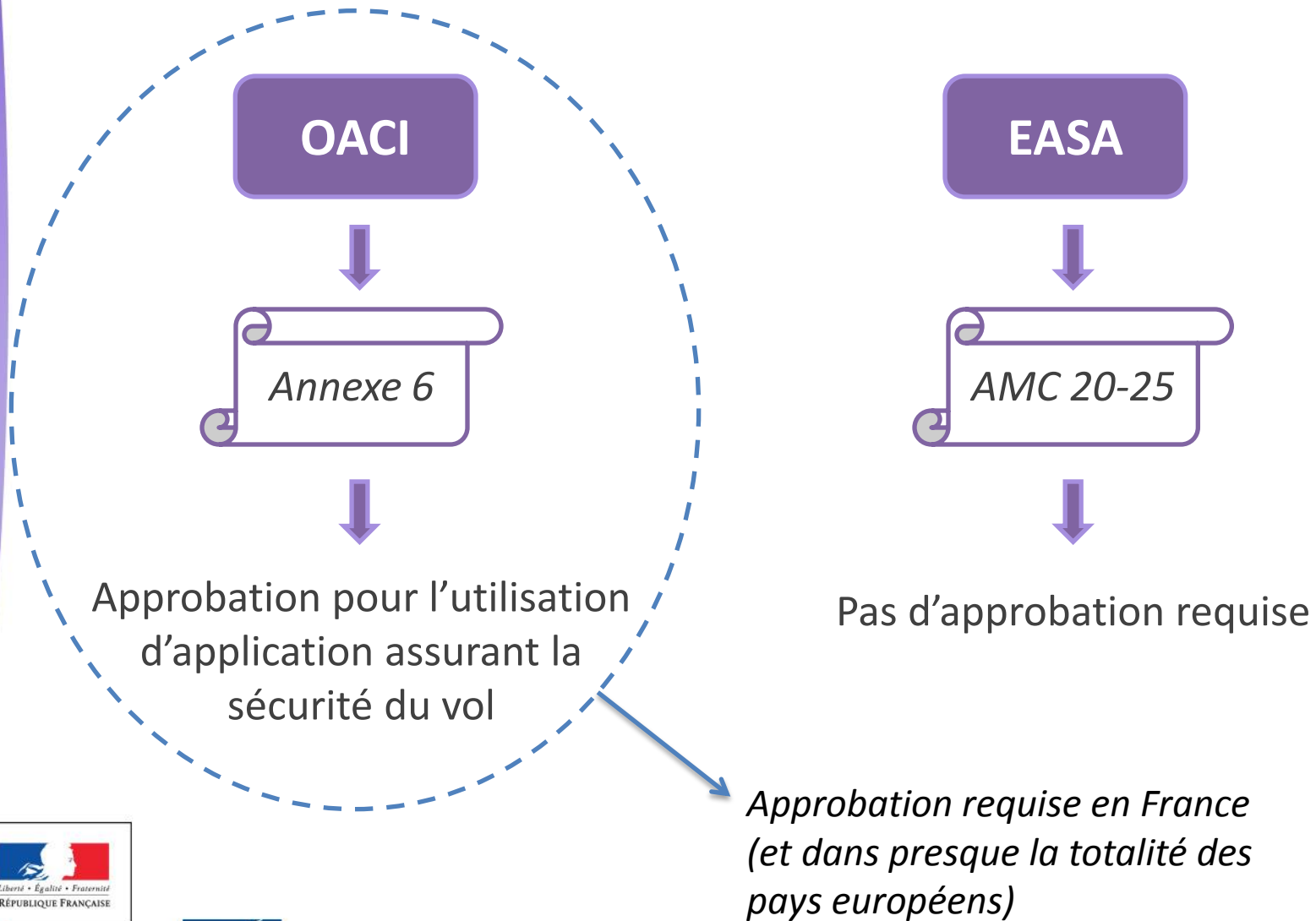
DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



# ORIGINE DE LA NPA



# PRINCIPAUX CHANGEMENTS

Approbation  
opérationnelle

Clarifications

In-flight weather

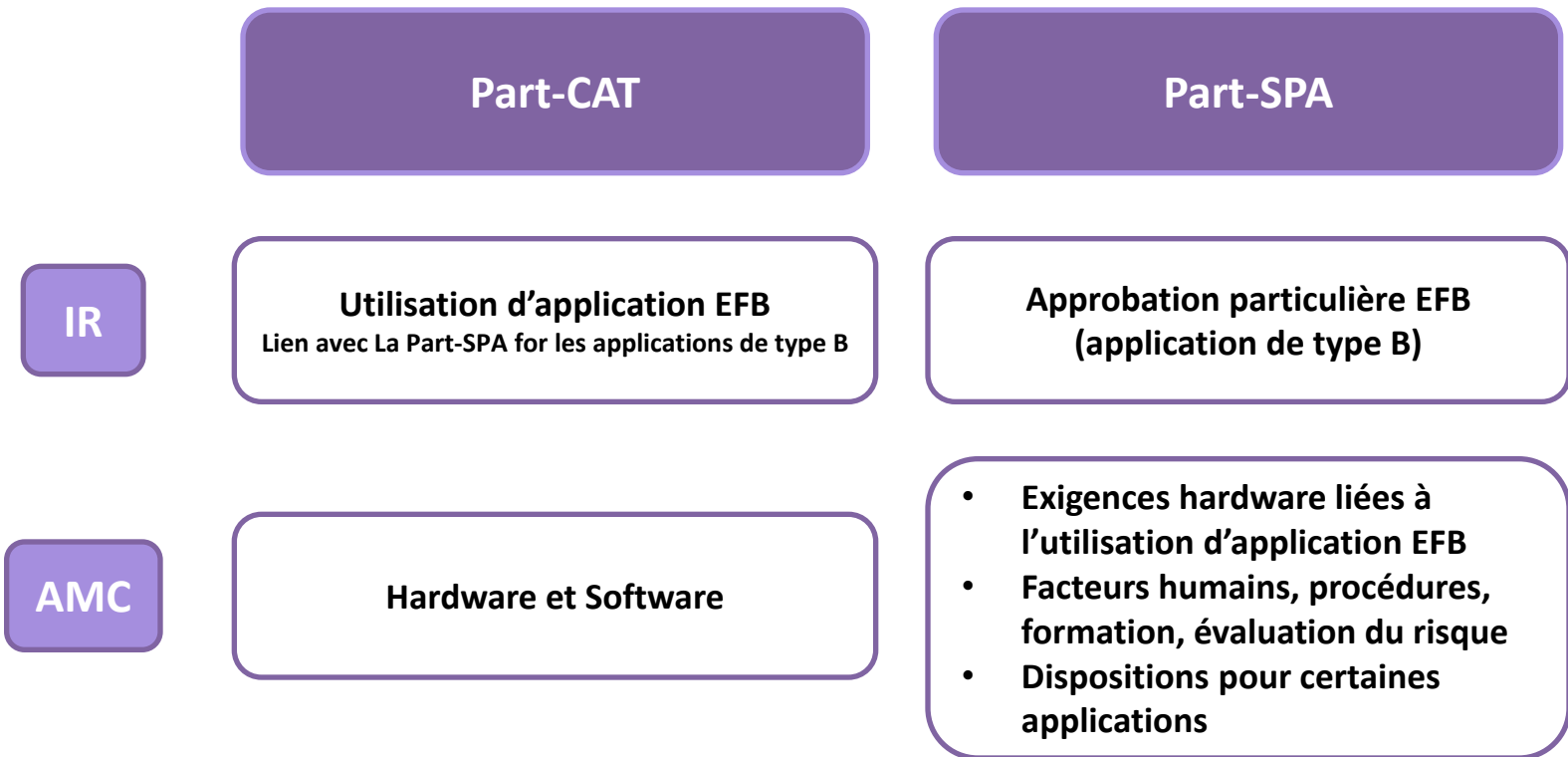
Utilisation des COTS  
en fonction AMMD

Own-ship position

Approbation  
« légère » EASA



# STRUCTURE DES EXIGENCES - APPROBATION



# IN-FLIGHT WEATHER

IFW ajouté à la liste des applications de type B

Illustration graphique de la météo observée ou prévue avec mise à jour avant ou pendant le vol

- Utiliser seulement en fonctionnement stratégique (pas tactique)
- Ne doit pas être la seule source d'information au dispatch
- Porter une attention sur la fiabilité des fournisseurs de données



# OWNSHIP POSITION

- **Autorisé** dans la NPA pour le **CAT VFR**

(b) Electronic aeronautical chart applications including en-route, area, approach, and airport surface maps; these applications may offer features such as panning, zooming, scrolling, and rotation, centring and page turning, but without a display of aircraft/own-ship position, except in the specific case of day VFR operations only.

- Encore en étude côté EASA pour le CAT dans son intégralité
- Publication (à venir) d'une liste de risques dans le DOC 10020

# UTILISATION DES COTS

- **Autorisé** dans la NPA pour une application AMMD
  - ✓ **AMMD : Airport Moving Map Display**
- Disposition rajoutées en AMC :
  - Spécifications techniques (nombre de canaux,
- Publication (à venir) d'une liste de risques dans le DOC 10020 – EFB Manual

# APPROBATION « LÉGÈRE » EASA

- **Traitement des application sous ETSO** (comme pour l'AMMD actuellement)
- Groupe de travail EUROCAE WG-106 pour développer les standards
- Remplacera éventuellement les OEB

# Point sur les règlements interopérabilité

IR-DLS  
IR-SPI



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer



# IR-DLS – DATALINK SERVICES

Règlement (CE) N°29/2009 modifié par le règlement (UE) N°2015/310

Objet

Mise en œuvre des services de liaison de données

Champ  
d'application

Tous les vols IFR > FL 285 en CAG dans certaines FIRs/UIRs de la Région EUR

Echéances

**5 février 2020**  
*sauf aéronefs exemptés (voir IR-DLS)*

Documentation  
exploitant

- Etude de sécurité
- Description du système
- Procédures normales et anormales
- Liste minimale d'équipement (MEL)
- Spécificités des procédures d'utilisation selon les zones
- Formation

# IR-SPI – SURVEILLANCE PERFORMANCE AND INTEROPERABILITY

Règlement (UE) N°1207/2011 modifié par le règlement (UE) N°2017/386

Objet	Mode S ELS	Mode S EHS	ADS-B
Champ d'application	Tous les vols IFR	Tous les vols IFR avec MCTOM > 5700kg ou Vcroisière >250kts	
Echéances	<u>7 juin 2020</u>		
Documentation exploitant	<ul style="list-style-type: none"><li>• Etude de sécurité</li><li>• Description du système</li><li>• Procédures normales et anormales</li><li>• Liste minimale d'équipement (MEL)</li><li>• Spécificités des procédures d'utilisation selon les zones</li><li>• Formation</li></ul>		

Attention référence à des standards OACI plus récents (annexe 10)

→ Peut entraîner un changement d'équipement



Merci pour votre attention.



DSAC



Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer