

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : Quid des items LME sur les éléments amovibles ? Références réglementaires ?

R : Pour pouvoir faire l'objet d'une entrée en LME, les systèmes de mission ou les optionnels (du constructeur ou sous STC) doivent être évoqués dans la LMER constructeur ou dans un supplément LMER développé par le détenteur du STC.

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : Des LME multi-activités peuvent-elles être réalisées ? (type LMER) et approuvées en simultané par chaque DSAC ? (CAT, SPO, NCC ou NCO)

R : Oui. Voir planches de la présentation à ce sujet

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : Aéronef suivi par atelier 145 Camo. éclaircissements demandés sur MGN et personnes chargées de suivi de nav.(air ops impose un personnel dédié)

R : voir planche de la présentation au sujet du CAMO externe et du RDMN

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : pour l'entretien, faut il passer par un atelier Part M sous partie F ou des mécaniciens Part 66 sont-ils acceptés comme en NCO ?

R : Les aéronefs exploités en SPO doivent être entretenus par des organismes agréés Part 145 ou, pour des aéronefs non complexes, Part M sous partie F.

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : Question : est-ce que le transport de charges à l'élingue au dessus d'un sentier de randonnée est une activité à haut risque ?
Idem : pour une route ?

R : Tout dépend de la fréquentation au moment du survol. Si celle-ci est importante, on peut considérer qu'il s'agit d'un rassemblement de personnes et donc que l'activité est à haut-risque. En particulier, pour les routes, les périodes d'embouteillages sur celles-ci sont à considérer.

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : Conditions à remplir pour travailler sous le spo d'un collègue ?

R : Il faut que vos aéronefs, pilotes et personnels spécialisés soient pris en compte dans le Manex de votre collègue et bien sûr dans sa déclaration d'exploitation et le cas échéant dans ses agréments/autorisations.

Vos pilotes et personnels spécialisés devront réaliser les formations et contrôles, initiaux et récurrents, prévus par votre collègue

D'autre part, la relation entre les deux exploitants est régie par l'ORO.GEN.205.



Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : Deux STC existent concernant un système de transport de personne à l'élingue. Un de ces STC est approuvé FAA et est en attente de son approbation par l'EASA depuis plus d'un an. Comment peut on envisager cette activité en attendant que ces STC soient approuvés ? Peut on utiliser un STC FAA ?

R : Non. Les STCs doivent être validés par l'EASA.

Jeudi 9 mars 2017, Séminaire exploitants AIR-OPS

Transition SPO: questions en séance

Q : Une MCC est-elle recevable pour être CRM initial et permettre de devenir CRM trainer ?

R : Non car les objectifs de la MCC et ceux du CRM training ne se recouvrent pas.