

Séminaire exploitants CAT Hélicoptère 22 novembre 2018

Surveillance exploitants par les FOI



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Les Contrôles en vol

- Points de satisfaction en termes de pilotage, d'opération, d'organisation, mais des pratiques qui sont souvent peu documentées.
- Les FOI identifient de bonnes pratiques à promouvoir sur: organisation des vols, systèmes informatiques, LME dans QRH, partial-pass sur CHL, etc
- Un regret: trop souvent les RDFE et les pilotes proposés lors des vols avec un FOI à bord sont très expérimentés.

Et des points restent à améliorer:

Surveillance CHL

| | | | | | |
|-----|--|--|--|--|--|
| 2.5 | Qualité des questions orales /écrites, précises/ordre de grandeur ,nb de questions, pertinence des domaines étudiés. | | | | |
|-----|--|--|--|--|--|

Trop souvent des questions techniques de peu d'intérêt sont posées (Valeur max de T° d'huile, pression carburant mini, etc...)

Proposition: poser des questions d'ordre de grandeur adaptées à l'exploitation en demandant ensuite de vérifier les vraies valeurs dans la documentation pour mieux cerner le spectre de connaissance d'un pilote.

Pratique à encourager.

| | | | | | |
|------|-----------------------------------|--|--|--|--|
| 2.15 | Rappel des objectifs de la séance | | | | |
|------|-----------------------------------|--|--|--|--|

Item souvent oublié alors qu'il est important de définir l'attendu d'un contrôle, en particulier lors d'un contrôle à finalité multiple (CHL+ Prorogation, CEL + compétence de zone, etc...)

Surveillance CHL

| | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|
| 3.5 | Vérifications avant/après stationnaire, decollage, croisiere atterrissage | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|

La vérification après mise en stationnaire est trop souvent oubliée, malgré des problèmes connus et une recommandation de la FAA.

| | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|
| 2.17 | Rappel des règles de sécurité (Evacuation, transfert de commandes, prise en compte de la panne réelle, prise en compte des règles de la compagnie) | | | | |
|------|--|--|--|--|--|

Il n'est pas rare qu'un briefing sécurité soit fait, mais que l'item « qui fait quoi en cas de panne réelle » soit oublié.
Cet aspect est d'autant plus important quand deux pilotes expérimentés sont aux commandes

Surveillance CHL

| | | | | | |
|------|--------------------------|--|--|--|--|
| 3.11 | Bonne utilisation du QRH | | | | |
|------|--------------------------|--|--|--|--|

L'utilisation du QRH n'est pas toujours satisfaisante.

Malheureusement on trouve de nombreux QRH qui n'ont pour seul but de satisfaire l'autorité, ces manuels restent en général neufs sous le siège.

Une recommandation est toujours faite pour que les compagnies auto évaluent leur QRH grâce à la grille disponible dans le document CAP 676, il est dommage que ce ne soit fait que très rarement.

Il est constaté que lorsque le QRH est pragmatique et facile d'utilisation, les pilotes s'y réfèrent rapidement et systématiquement.

| | | | | | |
|-----|--------------------------------|--|--|--|--|
| 4.8 | Evaluation du niveau d'anglais | | | | |
|-----|--------------------------------|--|--|--|--|

L'évaluation du niveau d'anglais est rarement faite.

Pour les compagnies qui transportent beaucoup d'étrangers ou opèrent à l'étranger, il peut être intéressant de pouvoir faire une annonce d'urgence en anglais. Certains opérateurs ont par exemple inséré des messages d'urgence en Anglais dans leur QRH.

Surveillance Vol ou CEL

| | | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|--|
| 2.9 | Marchandises dangereuses / Information du CDB SPA.DG.110 Manex A09 / OPS 3.1215 / SPA.DG 110 | | | | | |
|-----|---|--|--|--|--|--|

Bien souvent les parties A9 du Manex traitant des MD ne sont pas utilisées par les pilotes.

Les documents utiles pour les équipages en exploitation sont souvent manquants (table des pictogrammes et tableau concernant les marchandises transportées par les passagers). Ces documents devraient être facilement à disposition des pilotes (pochette doc machine, QRH, bureau Ops, etc...)

| | | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|--|
| 2.10 | Devis de masse et centrage (rédaction/vérification/acceptation) CAT.POL.MAB.105 Manex B02/B06 / OPS 3.625 / CAT.POL.MAB.105 | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|--|

Il est souvent constaté que les masses a vide ne sont pas réactualisées dans les applications informatiques de calcul des DMC.

Surveillance Vol ou CEL

| | | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|--|
| 2.11 | Calcul des performances / paramètres de décollage et d'atterrissage / choix de la classe de performance CAT.POL.H.100 Manex B02/B04 / OPS 3.475 a) / CAT.POL.H.100/105/110/ | | | | | |
|------|--|--|--|--|--|--|

La prise en compte de la classe de performance reste trop souvent un sujet flou. L'informatisation de la préparation des vols n'incite pas les pilotes à chercher à comprendre.

Ce sujet doit rester un point d'attention lors des ECP.

| | | | | | | |
|------|----------------------------------|--|--|--|--|--|
| 3.23 | <u>Information des passagers</u> | | | | | |
|------|----------------------------------|--|--|--|--|--|

Trop souvent les briefing passagers ne sont faits que « si on a le temps ».

Lorsque les passagers sont en retard, que la météo se dégrade, qu'un liner arrive et risque de retarder le décollage, etc... le briefing est souvent fait de façon trop succincte voir même oublié.

L'accident de New-York (passagers noyés par méconnaissance du système de déverrouillage des harnais) nous rappelle la nécessité de ce briefing.

Surveillance Vol ou CEL

4.2 | Connaissances générales.

Certaines notions simples sont fréquemment oubliées (Codes transpondeur d'urgence, altitude et niveau de transition hors espace aérien contrôlé, conditions VMC, VFR spécial , etc...) malgré de nombreux rappels en ECP.

Une vérification des connaissances aéronautiques générales devrait être organisée.

4.5 | Respect des trajectoires, sensibilisation au survol des zones hostiles non habitées

Les méthodes d'atténuation du risque lors des survols de zones hostiles non habitées étant propres à chaque compagnie, il n'est pas rare qu'un pilote applique des procédures ne correspondant pas à sa compagnie, en cas d'employeurs multiples ou de changement récent d'employeur.

Une d'attention particulière devrait être portée lors des SADE de changement d'exploitant.

Séminaire exploitants CAT Hélicoptère 22 novembre 2018

Observation Courchevel



DSAC

Direction Générale de l'Aviation Civile

Ministère de la Transition écologique et solidaire

Durant la saison hiver 2017/2018 une surveillance inopinée a été faite par 2 F.O.I sur la plateforme de Courchevel.

L'objectif était de vérifier:

- L'adéquation entre les procédures compagnies et la réalité opérationnelle sur le terrain
- La connaissance des procédures par les pilotes
- L'aspect sécuritaire au sens large

Le choix s'est porté sur Courchevel car:

- Cet altiport présente un nombre important de mouvements lors de la saison hivernale (particulièrement le samedi)
- De nombreuses compagnies exploitent depuis cette plateforme
- L'altitude et l'exiguïté de cet altiport nécessitent une bonne maîtrise des classes de performance.

Les conditions du jour :

La situation météorologique du jour était suffisante pour effectuer des vols VFR en provenance de l'Ouest même si au cours de la matinée de nombreux épisodes neigeux ont considérablement abaissé la visibilité entre 1000 et 2000 mètres sur les derniers nautiques (de Moutiers à Courchevel).

Lors de cette journée il a été observé :

- Le respect des trajectoires de départ et d'arrivée
- Les trajectoires de décollage/d'atterrissage et les performances associées en monomoteur et en bimoteur
- les embarquements et débarquements rotor tournant avec assistance au sol
- La répartition et l'arrimage des bagages
- La réalisation et la qualité des briefings passagers
- Quelques questions axées sur les performances ont été posées à l'arrivée ou avant le départ, afin de jauger le niveau de connaissance des équipages

De façon générale, l'observation de l'activité entre 9h30 et 15h00 a permis de constater :

- Dans la plupart des cas, les trajectoires d'arrivée et de départ sont respectées, les approches sont stabilisées, et les décollages sont conformes aux attentes en terme de sécurité. Les F.O.I sont agréablement surpris de ce constat qui diffère des observations faites lors de saisons précédentes.
- Les conditions météorologiques de la matinée, prévues et constatées, ont incité la plupart des exploitants à annuler certains vols, seule une compagnie les a maintenus en opérant parfois avec des conditions météorologiques marginales, justes suffisantes pour du VFR.
- Les rares embarquements et débarquements rotor tournant ont tous été réalisés en sécurité grâce à du personnel sol compagnie, assisté pour le transport des bagages par un « marshaller » de la plateforme

- La plupart des embarquements passagers mettent toutefois en évidence des manquements en termes de briefing passagers:
 - La plupart des briefings n’ont pas été faits de façon satisfaisante. Ils sont réalisés par le pilote installé à son poste alors que les passagers sont déjà assis à bord.
 - Dans ces conditions les démonstrations d’ouverture de portes et d’utilisation des ceintures paraissent compliquées.
 - Le seul briefing réalisé correctement a eu lieu lors de l’embarquement d’un couple avec bébé, le pilote a lui-même briefé les parents et installé la ceinture bébé.
- Les seules fois où il y avait des bagages, la plupart ont été placés dans les paniers à ski. Afin de ne pas perturber l’activité, il n’a pas toujours été possible de vérifier si les sacs mis en soutes ont été correctement arrimés.

Suite aux questions posées aux équipages, il a été noté :

- Les pilotes monomoteur ne sont pas à l'aise avec l'aspect classe de performance. Ils ont des notions floues sur la différence entre CP3 et CP3 Exposée et une connaissance approximative des mesures d'atténuation du risque mises en place par leur compagnie.
- Certains pilotes n'ont pas conscience de la masse de l'appareil au départ ou à l'arrivée. Il semble que l'automatisation des PVE (Fichier Excel, Ipad, Iphone, etc..) ne favorise pas cette prise de conscience car les pilotes se contentent de remplir les données sans interpréter le résultat.
- Pour certains pilotes, la politique masses forfaitaires/masses déclaratives est floue et ils se réfugient derrière la documentation mise à disposition par les compagnies, documentation suffisamment claire pour que les pilotes hésitants arrivent finalement à fournir une réponse cohérente.

- Les réponses aux questions concernant les classes de performance, posées aux pilotes bi-moteurs sont satisfaisantes. Ces pilotes ont conscience de leurs performances et connaissent les profils liés à la CP1, CP2 et CP2 Exposée.
- Les pilotes qui utilisent un Ipad au sol pour la préparation des vols déclarent ne pas l'utiliser en vol. Certains avouent ne pas le ranger dans la sacoche ignifugée prévue à cet effet.
- Les pilotes connaissent la procédure de réactualisation des DMC en fonction des changements de dernière minute.
- La répartition des groupes de 10 à 15 passagers n'est pas faite de façon conforme aux prévisions de chargement. Lorsque le groupe se présente devant les appareils, des discussions entre passagers amènent à une modification de la répartition initialement prévue. Il n'a pas été possible de vérifier comment sont gérés ces « last minute change ».

Conclusion

Point positif :

L'activité est globalement réalisée conformément aux règles d'exploitation CAT, hormis une compagnie qui ne respecte pas totalement les trajectoires publiées et une autre qui opère par conditions météorologiques marginales. La culture sécurité ne semble pas encore uniformément partagée.

Points d'attention :

- une amélioration de la réalisation des briefings passagers doit être faite même lors des grosses journées de vols.
- Les pilotes monomoteur devraient améliorer leurs connaissances et mise en œuvre de la classe de performance CP3 (exposée ou non).