

DSAC



ASSISTANCE EN ESCALE

SÉCURITÉ DES VOLS,
AGIR ENSEMBLE AU SOL



direction générale
de l'Aviation civile

direction
de la sécurité
de l'Aviation civile



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



Rôle du coordonnateur avion

Mathieu Compiègne
Directeur QSE

Réglementation: AIR-OPS

L'exploitant établit avant chaque vol une documentation de masse et de centrage spécifiant la charge et sa répartition. La documentation de masse et de centrage doit permettre au commandant de bord de déterminer que le chargement et sa répartition sont tels que les limites de masse et de centrage de l'avion ne sont pas dépassées. Le nom de la personne établissant la documentation de masse et de centrage doit figurer sur cette documentation. La personne chargée de superviser le chargement de l'avion doit confirmer par sa signature que le chargement et sa répartition sont conformes à la documentation de masse et de centrage. Ce document doit être jugé acceptable par le commandant de bord, qui, pour marquer son accord, le contresigne ou utilise une méthode équivalente.

Contrat: IATA AHM 810

Section 1.3 de l'annexe A:

Fournir un coordonnateur de la touchée

Section 4.1 de l'annexe A:

Prépare, signe, distribue archive les documents incluant mais non limités à Plan de chargement, devis de masse et centrage, informations de chargements et manifestes dans le cas ou:

- (1) Le contrôle du chargement est effectué par l'assistant en escale
- (2) Le contrôle du chargement est effectué par le transporteur aérien
- (3) Le contrôle du chargement est effectué par une tierce partie

L'AHM 590:

Définit les exigences et la méthodologie applicable au contrôle du chargement et prévoit notamment: que le chargement de l'avion doit être supervisé physiquement.

Que cette fonction peut être associée à la fonction de coordination de la touchée telle que prévue dans l'AHM 615

L'AHM 615:

Pose les principes de coordination de la touchée (en quelques lignes), 2 mentions très importantes:

- Agit comme point central de contact avec toutes les équipes impliquées
- Agit comme coordonnateur de la sécurité en maintenant sécurisés et surs les process pendant le temps des activités d'assistance





	Cas n°1	Cas n°2	Cas n°2 bis	Cas n°3
2000	100%	-	-	-
2004	83%	17%	-	-
2015	35%	16%	44%	19%

CAS n°1: Le contrôle du chargement est effectué par l'assistant en escale

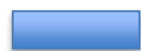
CAS n°2: Le contrôle du chargement est effectué par le transporteur aérien (CLC)

CAS n°2 bis: Le contrôle du chargement est effectué par le transporteur aérien (CDB)

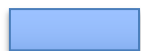
CAS n°3: Le contrôle du chargement est effectué par une tierce partie

Dans 65 % des cas le coordonnateur avion ne prépare plus le chargement du vol et n'élabore plus de devis de masse et centrage.

En revanche il continue de superviser le chargement effectif de l'avion et de coordonner le séquençage et l'évolution des intervenants sous-bord.



Moins de pratique effective des calculs de masse et centrage



Toujours le même niveau de connaissance des risques associés au contrôle du chargement.



Diffusion continue des indicateurs de performance et des résultats des REX



Accroissement quantitatif des entraînements.



Mise en place de challenges.



Plus de connaissances en matière de:



- Règles d'accueil et d'évolution des aéronefs sur les aires de trafic
- Equipement des aéronefs
- Equipement des aéroports
- Coactivité
- SGS / SMS



Revue permanente des supports de formation



Implication des personnels dans toutes les phases du SMS.



DSAC

MERCI DE VOTRE ATTENTION



direction générale
de l'Aviation civile

direction
de la sécurité
de l'Aviation civile

50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
télécopie : 01 58 09 43 38
www.developpement-durable.gouv.fr



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



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