



Promouvoir les bonnes pratiques au sol pour garantir la sécurité des vols

Denis BARBAZANGES - STAC

Victor BOULANGER - STAC

Journée technique du STAC 2019



STAC

Genèse du projet

Cadre de la commande 1/2

- Symposium AE (décembre 2015)
- Forte demande des professionnels
Support de sensibilisation

→ Promouvoir les bonnes pratiques au sol pour garantir la sécurité des vols

→ Complément du guide AE & sécurité des vols

Genèse du projet

Cadre de la commande 2/2



ÉVÉNEMENTS SUR LE THÈME

1 ► ZEC ENCOMBRÉE : ARRÊT HYDRANT ET MOYENS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE DIFFICILEMENT ACCESSIBLES

Comme illustré sur la photo ci-contre, de trop nombreux cas d'encombrement des accès aux moyens de lutte contre l'incendie sont notifiés chaque année. Si un incendie survient, il est capital de pouvoir accéder très rapidement à ces équipements.

Trouvez le bouton d'arrêt d'urgence hydrant sur cette photo →



3.12. DÉPART DE L'AVION

Le départ d'un aéronef de son poste de stationnement est une phase fondamentale dans la sécurité du vol à venir. C'est la dernière opportunité de constater et de notifier un incident, un choc avion ou toute autre anomalie qui pourrait compromettre le bon déroulement du vol. La pression temporelle est également à ce moment la plus forte et peut conduire à des erreurs de dernière minute qui seront d'autant plus difficiles à détecter que plus aucun intervenant n'aura de vue extérieure sur l'avion entre son départ du poste et son décollage.

Dans ces phases de départ, les agents au sol doivent être bien conscients que l'équipage ne voit pas ce qui se passe sous l'avion. La sécurité repose donc directement sur le personnel d'escalaire. Le respect des procédures et la bonne communication sont essentiels et ne doivent pas être altérés malgré la pression temporelle. Aucun compromis entre sécurité et ponctualité ne doit être fait : un retard est dans tous les cas préférable à un départ à l'heure au prix de négligences.

Si un ASU est utilisé, son état de service doit être irréprochable (*manipulation et déplacement proche des réacteurs*) et il doit être correctement positionné. La mise en pression ne doit être effectuée que sur prescription de l'équipage.

La déconnexion des équipements GPU, ACU et ASU se fait après accord de l'équipage. Ils doivent alors être positionnés en dehors de la trajectoire de l'aéronef et d'un éventuel tracteur en cas de repoussage.

L'agent en charge des opérations de départ doit s'assurer que :

- Le poste de stationnement et le cheminement avion sont exempts de tout FOD.
 - La ZEC est suffisamment dégagée de contaminants éventuels tels que de la neige ou de la glace afin d'assurer les mouvements de l'aéronef en toute sécurité.
 - Tous les matériels de piste sont stationnés en dehors de la ZEC et du cheminement avion, exceptés ceux nécessaires aux opérations de départ qui doivent néanmoins être positionnés en dehors de la trajectoire de l'aéronef. Les moyens d'embarquement passagers doivent également être retirés ou rétractés.
 - Les dispositifs de lutte contre l'incendie sont accessibles.
 - Toute personne n'intervenant pas dans la procédure de départ de l'avion se situe en dehors de la ZEC et y reste.
- En plus du tour avion réalisé par l'équipage, un tour avion doit être réalisé par l'assistance en escale afin de s'assurer que l'aéronef est réellement prêt pour le départ :

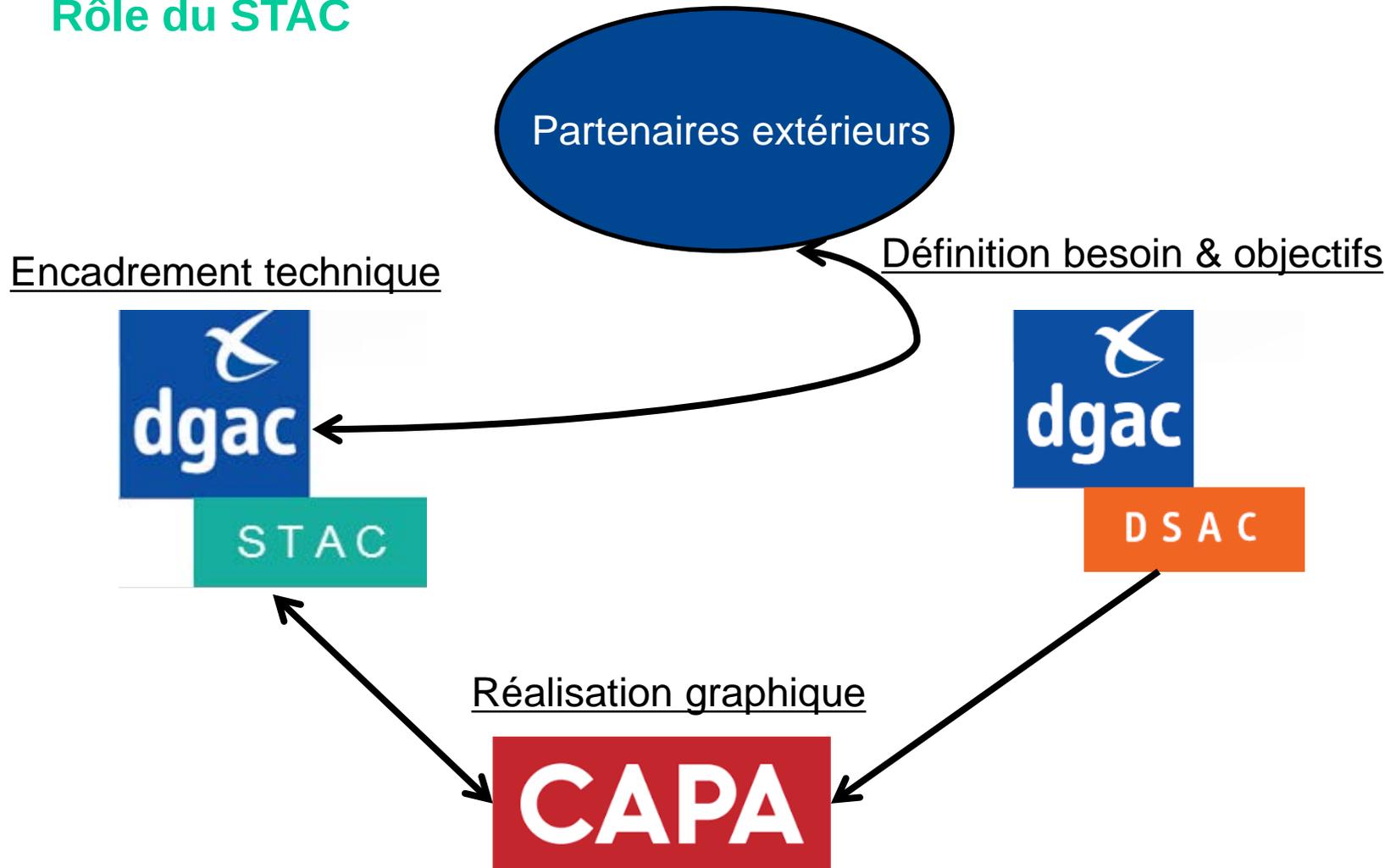


- les trappes et panneaux de services sont fermés et verrouillés
 - les portes de cabine et de soutes sont exemptes de dommages et correctement fermées (ainsi que les sondes à proximité)
 - aucune fuite ou dommage n'est constaté
- Le tour avion doit être réalisé très rigoureusement, la sécurité du vol en dépend directement : la moindre anomalie doit être notifiée à l'équipage.



Genèse du projet

Rôle du STAC



Participation active : Simon DUPIN, Richard METZGER, Nicolas TURCOT

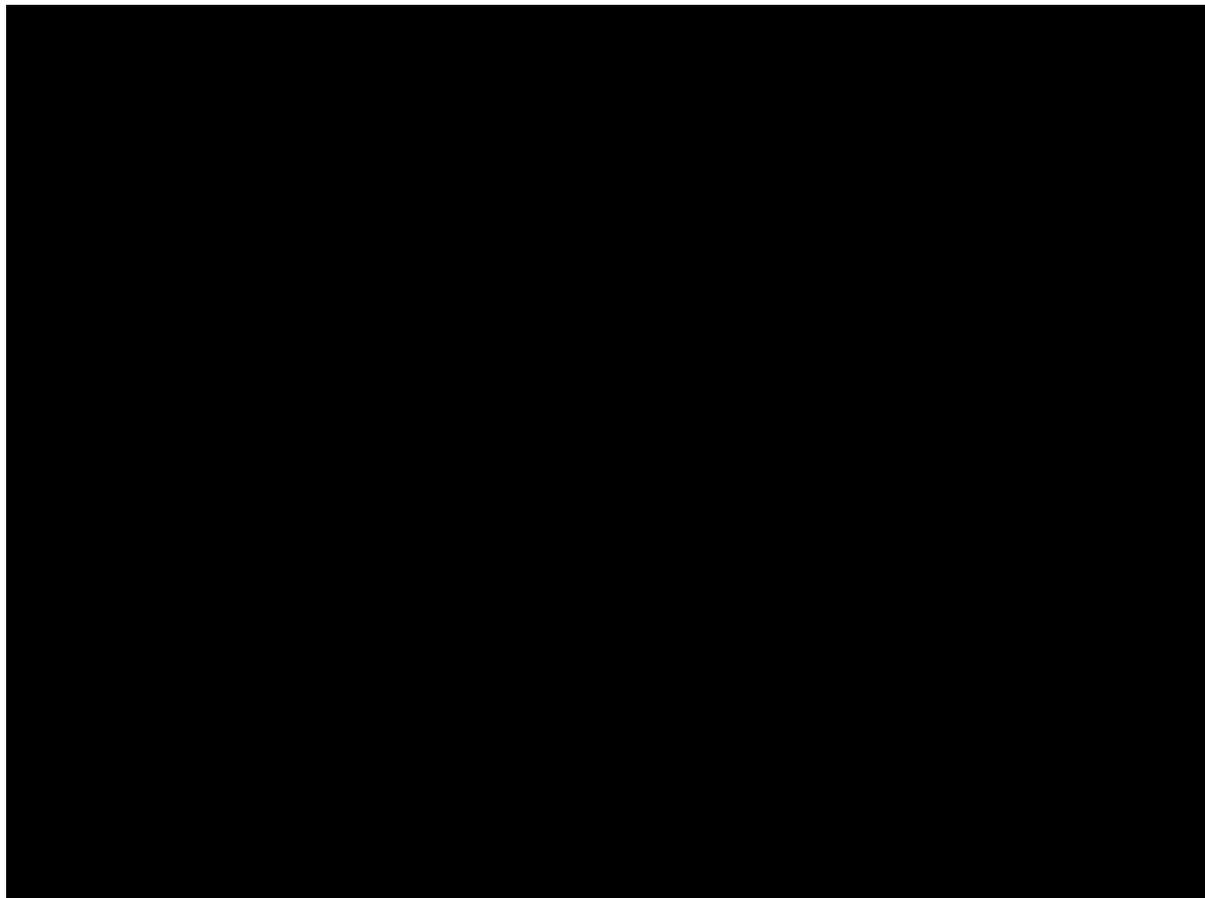
Journée technique du STAC 2019

Masse et centrage



Masse et Centrage

Pression temporel et non respect de l'ordre de déchargement

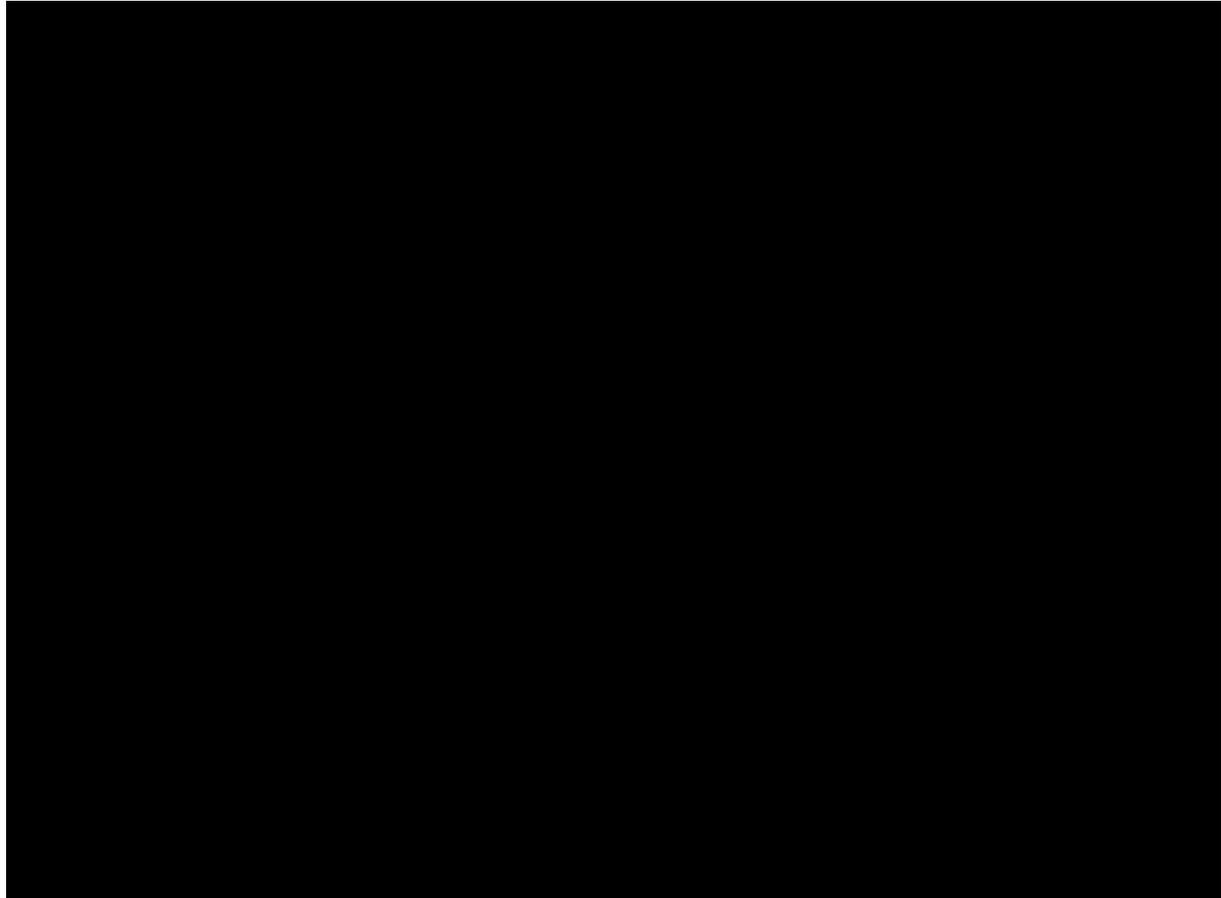


Circulation sur Aires et Postes



Circulation sur Aires et Postes

Effets et risques liés au souffle avion lors d'une traversée de VCA



Accostage et retrait des équipements



Accostage et retrait des équipements

Précautions à respecter pour éviter les chocs avion





Sécurité des vols,
agir ensemble au sol

dgac
DSAC

Masse et Centrage

Identification des points clés

- Préparation du plan de chargement
- Erreur de saisie et/ou de report
- Ordre de chargement/déchargement
- Vérifications, soutes, conditionnement et concordance
- Soute vrac : arrimage et respect de la hauteur max
- ULD : positionnement et système de fixation
- MD lors de mise en soute d'un bagage cabine
- Communication et bonne transmission des informations

Circulation sur Aires et Postes

Identification des points clés

- Traversée de VCA
- Génération de FOD
- Vérification de l'état du poste
- Co-activité, respect des règles de circulation et procédures
- Dégagement du cheminement d'évacuation de l'avitailleur
- Repli systématique et complet des passerelles

Accostage et retrait des équipements

Identification des points clés

- Vérification de la passerelle avant déplacement
- Vérification des hauteurs d'équipement lors du chargement/déchargement
- Vigilance lors de l'ouverture/fermeture des portes de soute
- Bon traitement de toute alarme
- Signalement immédiat et systématique des chocs avions
- Précautions générales à l'accostage et au retrait



MERCI DE VOTRE ATTENTION

Denis BARBAZANGES

Denis.barbazanges@aviation-civile.gouv.fr

Victor BOULANGER

Victor.boulanger@aviation-civile.gouv.fr

mardi 4 juin 2019

DGAC - FARMAN