



Bulletin

- Information -

SÉCURITÉ SÛRETÉ



LE MENSUEL SÉCURITÉ-SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE TROPICAL AIR GABON.
N° 20 DU MERCREDI 10 JUILLET 2019

Franceville



Nous y sommes



» LE MOT DU DR/DG

- Franceville: Mission accomplie

Chers Collaborateurs. Comme je vous l'annonçais dans le numéro 19 du BISS, depuis mon retour de mission dans le Woleu-Ntem puis l'ouverture de la ligne sur Oyem, j'avais instruit comme ouverture prochaine la ligne Libreville-Mvengue. Ce qui est effectif depuis le week end dernier. Mais contrairement à nos analyses, il nous aura fallu aligner non pas une mais trois rotations. Mission accomplie.

Petit à petit nous construisons notre nid et le cap est maintenant sur la régularité et la ponctualité.

De tout ce qui précède, j'attache du prix à l'accueil de nos clients. Je souhaite voir la mise en œuvre des éléments constitutifs des stages que vous avez suivis dans la qualité de service (Cf Stage AtCo — Attitude Commerciale) dont le maître mot est : 'Le Client est Roi'



Le Dirigeant Responsable
Directeur Général,
Bernard BEN NDEMA

ACTUALITÉ.....

'ANAC : LE DIRECTEUR DE LA SÛRETÉ ET DE LA FACILITATION DEVIENT INSTRUCTEUR CERTIFIÉ OACI'

Le Directeur de la sûreté et de la facilitation de l'ANAC, M. Romuald Peggys SOUNGOU a été sélectionné par l'OACI afin de participer au nouveau format du cours OACI de certification des instructeurs dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile qui a eu lieu au centre de formation en sûreté de l'aviation civile de Douala au Cameroun, du 10 au 14 juin 2019. Cette formation organisée par l'OACI, s'inscrit dans ses efforts pour conduire ses Etats membres à superviser leur capacité en matière de sûreté de l'aviation et coordonner l'assistance et le renforcement des capacités entre l'OACI et les Etats. En rappel, le processus de certification des instructeurs de sûreté de l'aviation de l'OACI a pour but de maintenir un nombre suffisant d'instructeurs certifiés en sûreté de l'aviation devant soutenir effectivement la stratégie d'assistance à la sûreté de l'aviation et au renforcement des capacités AVSEC dans le monde.

PROJET DE CONSTRUCTION DU NOUVEL AÉROPORT DE LIBREVILLE : RÉUNION DE LA COMMISSION TECHNIQUE

La commission technique pour la construction du nouvel aéroport international de Libreville mise en place par décision n°0033/MTL/2019 du 08 mars 2019, a démarré ses activités le 06 juin par une réunion à l'ANAC. Elle était présidée par le Directeur général de l'ANAC, M. Arthur NKOU MOU DELAUNAY, Coordonnateur général de ladite commission. Y ont pris part les représentants des différentes entités impliquées dans ce projet. Cette première rencontre des acteurs désignés pour le suivi des travaux avait pour but de rappeler d'abord le contexte dans lequel est né le projet, formuler des observations suite à la présentation faite par GSEZ

TCHADIA AIRLINES S'ENVOLE VERS BANGUI

La compagnie Tchadia Airlines, après ses vols intérieurs et celui de N'Djamena-Douala a franchi une autre étape, celle de la capitale centrafricaine Bangui. Le 06 juin 2019, le Directeur général de l'ADAC, M. YAMIRI DOUMNGAR GANDA représentant le Ministre de l'Aviation civile a inauguré en présence de son conseiller Mr. Rozi Soukra, du DG de Tchadia Airlines et plusieurs autres cadres de l'aviation civile, le premier vol vers cette nouvelle destination. L'événement s'est déroulé à l'aéroport international Hassan Djamous de N'Djamena

» DEUX NOUVEAUX SUPERVISEURS AVSEC

Monsieur MVE OBIANG Martial et Monsieur MOUNDOUNGA Patrick

viennent d'être nommés Superviseurs AVSEC (AViation SECurity) respectivement pour les stations TROPICAL AIR GABON de Libreville et Port-Gentil. A ce titre, ils assisteront le Responsable Sûreté dans la mise en œuvre des mesures de sûreté avec les partenaires et organismes AVSEC aux escales. Ces nominations répondent au souci du Dirigeant Responsable de se conformer aux exigences du PNSAC (Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile) dans l'idée selon laquelle les mesures applicables doivent être les mêmes en tout lieu avec un personnel formé et compétent.

Dans leurs missions, les nouveaux promus auront entre autres responsabilités de:

- * veiller à l'harmonisation et à l'uniformisation de l'information AVSEC qui doit être donnée aussi bien aux passagers qu'aux Agents
- * s'assurer de la présence et de la ponctualité des agents de sûreté ;
- * s'assurer du bon port de l'uniforme de travail et du port apparent du badge de sûreté par les agents et les personnes habilitées qui s'approchent de l'avion ;
- * vérifier en permanence la conformité de l'application des mesures de sûreté et de la qualité de l'exécution des tâches ;
- * rendre compte au Responsable de Sûreté des activités de sûreté des vols ainsi que lui faire des propositions allant dans le sens de l'amélioration.

Ces actions qui, pour une personne non vigilante, semblent anodines, participent à sécuriser nos vols et permettent aux fournisseurs de services aéroportuaires et à toute l'équipe de Tropical Air Gabon de travailler dans un environnement sûr et sécuritaire.

NOS COLLÈGUES ONT PUBLIÉ...



Discrète et presque invisible, silencieuse et presque muette, et en plus de cela, un voisin de notre bâtiment doute toujours du fait qu'elle soit des nôtres. Elle c'est Vamiov auteur de 'De l'incrédulité à la vérité'. Derrière ce nom de plume se cache Mademoiselle VANDJI MIHINDOU Veronica du Service Qualité dont la qualité du 1er Roman égale la discrétion. Le livre de 44 pages - qui sont limpides — raconte l'histoire d'une jeune femme qui ne croit pas en l'existence de Dieu et dont les événements ébranlent finalement cette conviction car en regardant de plus près, Dieu peut se révéler au travers des personnes inattendues.

Thème : Religion / Format : Poche (110x180) / Nombre de pages : 44
Date de publication : 08/07/2015 / ISBN : 9782332896056



» LES DOSSIERS DU BISS

- THEME 15 : La Formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement

Par Florentin MPIGA, Officier Sécurité des Vols.

Le terme « perte de contrôle » est défini dans le glossaire comme la situation d'un avion en vol lorsque les paramètres normalement appliqués dans le service de ligne ou la formation sont involontairement dépassés. La perte de contrôle survient généralement lorsque l'assiette en tangage dépasse un angle de 25° en cabré ou de 10° en piqué, lorsque l'angle d'inclinaison latérale est supérieur à 45° ou lorsque l'avion vole à l'intérieur de ces paramètres mais à des vitesses anémométriques inappropriées.

Il existe plusieurs termes en aviation pour décrire ce type particulier d'événement, mais l'expression « perte de contrôle » sera employée. Il faut préciser deux points importants au sujet des pertes de contrôle. Premièrement, elles sont involontaires, c'est-à-dire que l'avion ne se comporte pas comme le veut l'équipage de conduite et qu'il s'approche de paramètres dangereux. Deuxièmement, un pilote ne doit pas attendre que la perte de contrôle soit complètement établie avant de prendre des mesures pour rétablir l'avion sur une trajectoire de vol stabilisée.

Il est aussi important de comprendre qu'il y a un lien entre les définitions de « décrochage » et de « perte de contrôle ». S'il est vrai que toutes les pertes de contrôle ne mènent pas à un décrochage aérodynamique, un décrochage involontaire est bien une forme de perte de contrôle même si les paramètres d'assiette en tangage ou en roulis restent en deçà des valeurs de perte de contrôle ; dans ce cas, c'est que durant le décrochage l'avion vole à une vitesse inappropriée pour les conditions du vol. Le présent manuel insiste sur le fait que, dans tous les cas de perte de contrôle avec décrochage, il faut d'abord sortir du décrochage avant que les autres mesures de rétablissement ne puissent devenir efficaces. Vu le rapport étroit qui existe entre les pertes de contrôle et les décrochages, il est fortement souhaitable que les programmes complets de formation à la prévention et à la sortie des décrochages soient étroitement liés à la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement après perte de contrôle.

FORMATION À LA PRÉVENTION DES PERTES DE CONTRÔLE ET AUX MANŒUVRES DE RÉTABLISSEMENT (UPRT)

Cette initiative a révélé non seulement que certaines pratiques existantes étaient inefficaces mais aussi qu'elles étaient un facteur contributif de réactions inappropriées de la part de certains membres des équipages de conduite. Dans certains cas, par exemple, les méthodes utilisées dans la formation aux manœuvres de rétablissement à partir d'une approche de décrochage et dans leur vérification étaient basées sur la possibilité pour le pilote d'effectuer le rétablissement avec une perte minimale d'altitude. Elles ont eu comme résultat des pratiques de formation qui mettaient l'accent sur l'importance de mettre rapidement les gaz en réduisant le moins possible l'angle d'attaque afin de réduire au minimum la perte d'altitude plutôt que sur l'importance de réduire l'angle d'attaque afin de rétablir effectivement la capacité de l'aile de produire la portance.

L'analyse des données d'accidents LOC-I montre que les facteurs contributifs pouvaient être liés aux systèmes de bord, à l'environnement, aux actions des pilotes/êtres humains ou à une combinaison quelconque de ces trois catégories. Des trois, les actions des pilotes étaient la cause la plus fréquente des accidents et pouvaient être dues à une ou plusieurs des raisons suivantes :

- a) application de mauvaises procédures, notamment des sollicitations inappropriées des commandes de vol ;
- b) désorientation spatiale d'un ou de plusieurs membres de l'équipage de conduite ;
- c) mauvaise gestion de la situation énergétique de l'avion ;
- d) distraction d'un ou de plusieurs membres de l'équipage ; ou
- e) mauvaise formation.

L'initiative LOCART a eu pour résultat la formulation des recommandations suivantes, qui visent à améliorer les pratiques de formation existantes en y intégrant un programme UPRT complet :

- a) dispenser une formation théorique complète sur un large éventail de questions relatives aux pertes de contrôle dès les premières étapes de la formation des pilotes professionnels, durant la formation à une qualification de type et durant les formations périodiques prévues durant toute la carrière professionnelle des pilotes ;
- b) dispenser une formation en vol portant spécifiquement sur l'UPRT aux niveaux CPL(A) et MPL sur des avions légers capables d'exécuter les manœuvres recommandées tout en maintenant des marges de sécurité acceptables ;
- c) dispenser une formation UPRT sur des FSTD non spécifiques de type lors de l'introduction des opérations en équipage multiple pour les licences CPL(A) ou MPL.

LE BISS

Mensuel sécurité sûreté de la compagnie Tropical Air Gabon
BP 1717 Libreville

Tel: 02 07 13 80

S.ezinebe@tropicalair-gabon.ga

'Il était expérimenté, et savait que la méfiance est mère de la sûreté.'

Le Chat et un vieux Rat,
poème de Jean de La Fontaine
(1621 - 1695).