

## Septembre 2006 - Article FFP Contact

### **Aéronautique: décompte des temps de vol et risque aérien accru en largage de parachutistes**

par Gilles van der Goes

Pilote largueur, Président de la commission aéronautique

**Le sujet est tabou, pourtant les risques encourus par le non-respect de cette réglementation sont tels que la Commission Aéronautique se doit d'accomplir son devoir d'information.**

En parachutisme, la définition du temps de vol est donnée par l'arrêté du 24 juillet 1991 traitant des conditions générales d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale. Je cite: '*Total de temps décompté depuis le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol.*' Ce temps de vol est reporté par le pilote commandant de bord sur le carnet de route de l'aéronef au plus tard en fin de chaque journée ou à chaque changement de commandant de bord. Le principe étant que, en aviation, par sécurité, on répare ou on change avant que cela ne casse. C'est sur cette définition des temps de vol que sont fondées toutes les données de résistance et donc de certification des moteurs et cellules des avions. La notation de temps forfaitaires (en général 15 minutes par rotation) semble s'être généralisée pour certains avions de parachutage. Ceci bien sûr facilite les comptes sur le carnet de route mais permet également de faire des économies substantielles sur le coût de l'entretien à court terme. Le gain sur les potentiels turbine peut ainsi dépasser les 25 %, en violation de la réglementation et surtout, au détriment de la sécurité du pratiquant. Et, des causes à certaines évacuations en vol de parachutistes y sont «peut-être» liées. Les décollages en surcharge sur B2-H2, les largages dans les nuages ou dans des conditions de force de vent hors limites, les arrêts moteur en vol dus au manque de carburant, relèvent du même problème.

Vous, dirigeants, exploitants, propriétaires et pilotes, diminuez les marges par rapport à l'accident que le bon sens et la réglementation vous imposent, et vous devrez assumer cela, y compris devant les ayants droits. Vous risquez également en cas de contrôle de gendarmerie, une amende conséquente, **un avion bloqué au sol et, mais c'est moins grave que mort d'homme, la prison pour «mise en danger de la vie d'autrui»**. N'oubliez surtout pas également que sans attendre l'accident et sur une simple dénonciation (un riverain «bien informé», un concurrent mal intentionné), il sera facile de vérifier la concordance du carnet de route avec les relevés du contrôle aérien, les feuilles de sticks, le carburant consommé, ou le simple chronométrage! Sachez également que notre activité entre dans la catégorie des vols aggravant la fatigue des cellules, ce qui augmente encore plus la nécessité d'un suivi rigoureux du vieillissement machine et de la réalisation des opérations d'entretien en temps et en heure avant que cela ne casse, ne serre, n'explose ou ne brûle.

La vie du pratiquant est en jeu et, seule la notation, en professionnels responsables, des temps de vols réels permet de garantir le vieillissement de vos avions largueurs dans de bonnes conditions de sécurité. **En cas d'accident et de preuve du non respect de la réglementation, les assurances ne dédommageront pas les ayants-droits.**

J'espère que les exploitants et les propriétaires respectueux de l'application de cette réglementation me seront gré d'essayer de les protéger d'une concurrence commerciale faussée. Les parachutistes quant à eux me seront peut-être reconnaissants d'essayer de maintenir une marge de sécurité convenable quant à leur pratique. Je rappelle également aux pilotes que l'on retire toujours avantage à respecter sa déontologie et à ne pas céder aux pressions et aux menaces de licenciement.

-----

Pour votre information ci-dessous copie d'un document officiel émis par le bureau GSAC, copie du fascicule n°2/15 tome 1 Ed.6, imprimé en Aout 2006.

## **Généralités**

L'état d'un matériel aéronautique peut être déterminé par un certain nombre de paramètres, parmi lesquels l'âge est un des plus importants. Pour le mesurer, on utilise plusieurs unités. Les principales sont:

- le temps "calendaire" (temps écoulé depuis la mise en service d'un matériel),
- les cycles effectués par ce matériel (un cycle étant l'ensemble d'un vol, depuis le départ de l'aire de stationnement jusqu'à l'arrivée à l'aire de stationnement suivante),
- les temps de vol "heures" accomplis par ce matériel.

Cette dernière notion utilise plusieurs types de décomptes distincts qu'il faut bien séparer.

### **1.1 Heures de vol "bloc à bloc"**

Ce sont les heures écoulées (Arrêtés du 12 janvier 1993 et Annexe 6 OACI, chapitre I) entre le moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol. Ces heures sont également appelées "FLIGHT TIME", "BLOCK TO BLOCK", "CHOCK TO CHOCK", "CALE A CALE". Seul ce concept est applicable en aviation générale.

### **1.2 Heures de vol "décollage / atterrissage"**

Il s'agit des heures écoulées entre l'instant du décollage et celui de l'atterrissage ; elles sont également appelées "TIME in SERVICE", "AIR BORNE TIME", "TAKE OFF-LANDING". Ce concept est éventuellement applicable en Transport Aérien.

NOTA: Ces heures sont décomptées en heures et fractions d'heures, ces fractions peuvent être des minutes ou des centièmes.

## **Applications**

Généralités: les différents modes de décompte (temps de vol, temps calendaire, cycles) peuvent être utilisés pour l'aéronef pris dans son ensemble ou certains de ses composants (moteurs, atterrisseurs ...). Dans le cas où plusieurs modes de décompte sont applicables, c'est le plus contraignant (première échéance atteinte) qui doit être pris en considération.