



CTN 2006
-Pilotes-
Échéances 2006

FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE
PARACHUTISME



Mutation des aérodromes



CCRAGALS

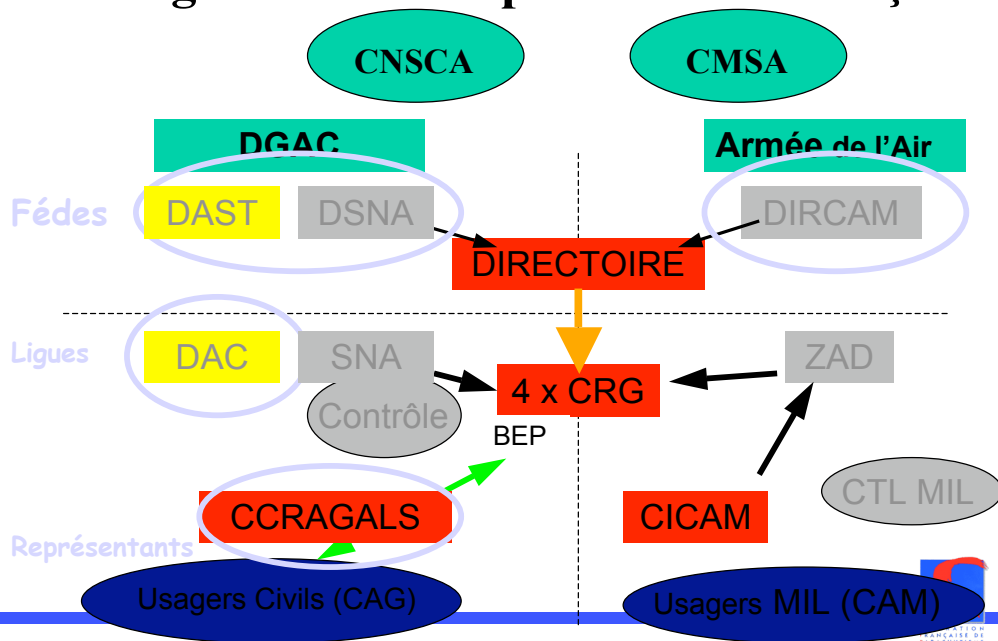
Présentation au Conseil Fédéral

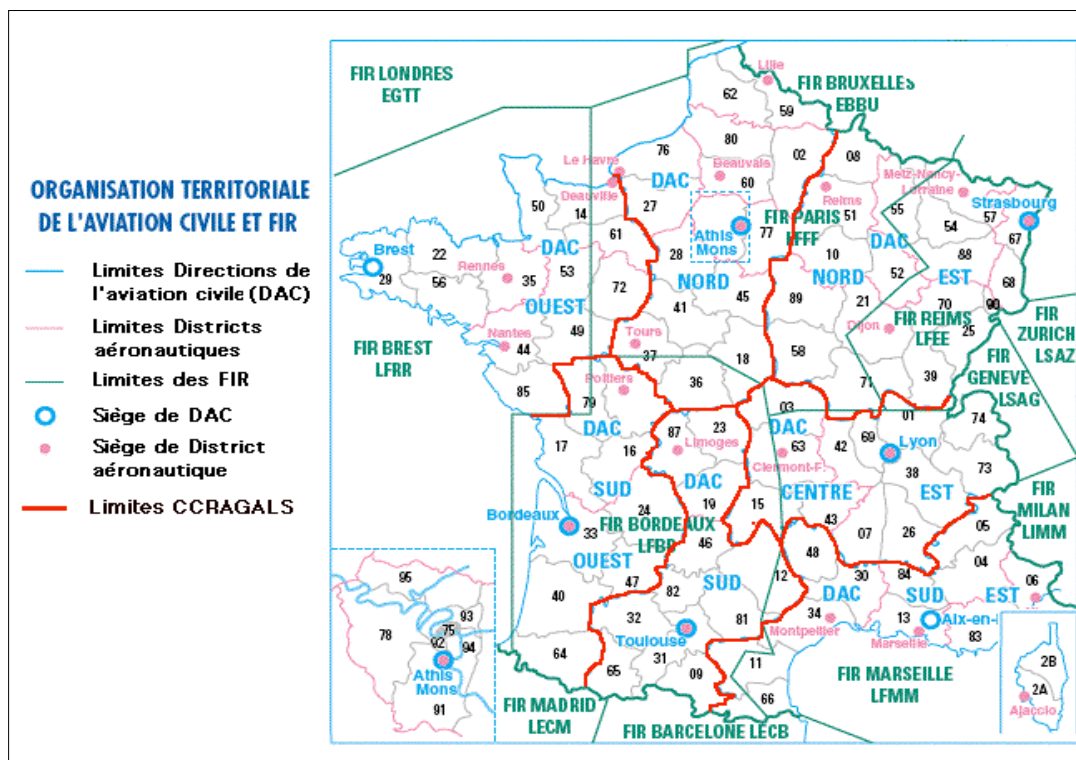
19 novembre 2005

Extraits



La cogestion de l'Espace Aérien français





Principe de base CCRAGALS

- Séparation Régulateur (DAC) – Opérateur (SNA)
- 7 «CCRAGALS» au printemps 2006.
- Se réunit 4 semaines avant chaque CRG, documents reçus 10 jours ouvrables avant la réunion
- Avis consultatif mais concertation en Amont, le CCRAGALS doit le vérifier.
- Avis CCRAGALS joint à la demande du CRG au directoire de l'espace aérien.

Groupe de Travail CNFAS

Principe de fonctionnement

- Créé début 2004
- Coopération experts « Espace » des fédérations – Préparation des actions et réunions
- Echange direct entre représentants CCRAGALS
ea-cnfas@yahoogroupes.fr
- Idées issues du groupe de travail soumises à accord CNFAS et indépendantes des politiques individuelles des fédérations.



Calendrier FFP

- Oct-Nov 2005 : Consultation et désignation des représentants et experts CCRAGALS
- Dec 2005 : Publication liste, définition d'une politique fédérale à tenir (BE?)
- Jan 2006 : Réunion à Paris pour formation des intervenants
- Printemps 2006 : Premier CCRAGALS



Sécurité des vols



Réunion du 14 juin 2005

- Mise en évidence de soucis de sécurité
- Identification d'objectifs de travail pour une action sécurité des vols de long terme.
 - Développement prévention des accidents par le retour d'expérience.
 - Développement de la communication et de l'information sur la sécurité des vols.
 - Amélioration formation pilotes et parachutistes.
 - Action sur la maintenance des avions de largage



Retour d'expérience

- **Choix du Recueil d'évènements confidentiels (REC) du BEA pour les raisons suivantes :**
 - La confidentialité est mieux assurée par une intervention extérieure au monde parachutiste.
 - Le monde parachutiste bénéficie d'expériences extérieures (par exemple aéroclub vs para.).
 - L'externalisation permet la pérennisation.
 - Le travail est professionnel et gratuit (ce n'est pas la DGAC).



Communication et information sur la sécurité des vols

- Internet
- Notes techniques et sécurité
 - Rappels techniques / Masse et centrage / accidents / incidents...
- FFP Contact / Paramag
 - Faire connaître la commission aéronautique
 - Développer l'esprit sécurité par des articles de fond



Améliorer la formation des pilotes et des parachutistes

- **Instructeurs**
 - Stages CRI / maintien comp. FI / actual. FI-PC6
- **Pilotes**
 - Programmes de formation PC-6 / Soloy / Caravan / DNC / Aide à la rédaction MAP
- **Parachutistes**
 - Convention METEO France
 - Intervention UF7



Maintenance avions de largage

Constat juin 2005

Incidents graves en 2004 et 2005 peut-être dûs à la maintenance (Agen/Vannes/Royan/Chalon,..)

Le PC-6, un de nos avions les plus utilisés est vieillissant
Programme d'entretien peut être mal adapté à l'utilisation parachutage

Octobre 2005 : Nouveauté

Courrier Pilatus vers l'OFAC dénonçant la qualité de l'entretien des Pilatus en France.

L'accident majeur est-il la suite logique?



Maintenance avions de largage

Réaction Fédérale

Réunion des mainteneurs en décembre au succès mitigé.
Absence des UEA, argumentaires proposés par les
présents non suivis d'écrits.

Les mainteneurs ne nous donnent pas d'éléments pour
démontrer que Pilatus a tort!

Rédaction d'un courrier de réponse à Pilatus

Pour préciser les arguments utilisés.

?



Formation à la maintenance



Diesel - Nouveaux avions



Diesel - Thielert 4.0

- Moteur de 310 chevaux certifié depuis un an.
- 1ère STC Thielert 4.0 attendue à partir de mi-2006 sur Cessna 206.
- Trois avantages principaux :
 - Cout carburant inférieur car consommation de Kérozène.
 - Refroidissement à eau donc moins de contraintes thermiques et meilleures performances de descente.
 - Hélice tripale équipée d'un réducteur donc régime hélice réduit entraînant un moindre bruit.



Cessna C-208 Caravan

- Certification 14 et 18 acquise en France
- STC allemande Société Atlas Aviation reconnue EASA
- Projet Comaero d'étude sur le sujet

Pac 750 XL

- La certification européenne est en cours
- L'équipe EASA en charge du dossier est une équipe DGAC
- Celle-ci pourrait déboucher au printemps pour un avion certifié à un pilote plus un para!!

Il est urgent maintenant d'étudier les coûts réels entre les avions de manière comparative.



Internet Commission aéronautique



Développer la communication

- Solution d'attente
 - Devenir pilote largueur
 - Infos
 - Liens
 - Téléchargement de fichiers
- Projet de nouveau site WEB Fédéral
- Une difficulté est le temps nécessité par le choix des données publiées et le manque de personnel.
- Une autre est de connaître les besoins et de limiter au strict nécessaire les pages pour limiter les mises à jour.



Consultation des pilotes



Temps de repos

DNC



Campagne de pesée





CTN 2006

Rappels réglementaires

FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE
PARACHUTISME



Réglementation Pilote

FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE
PARACHUTISME



FCL 1.110 (1) Sous réserve de toutes les conditions supplémentaires spécifiées dans la réglementation en vigueur, les privilèges du titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) permettent d'exercer sans rémunération, les fonctions de pilote-commandant de bord ou de copilote de tout avion ou de tout TMG qui n'est pas exploité à titre onéreux.



Bénévole = Association

- Société => pilote professionnel.
- Association => pilote professionnel ou privé si l'association réserve ses services aux membres.
- T.I. => commerce => pilote professionnel.
- T.I. + « bénévole » => travail déguisé?



Défraiement des bénévoles

Autorisé sous certaines conditions

Domaine des jurisprudences Urssaf qui traitent localement.

- Frais limités (hotels, kilomètres)
- Pas d'enrichissement
- Pas de permanence (carnets de route)
- « Don aux œuvres » possible



Qualifications du pilote largueur

- **Monomoteurs piston** SEP
- **Monoturbines** Cessna SET / Pilatus SET
Validité 2 ans
 - **Délivrance** = Formation + épreuve en vol.
 - **Prorogation** Epreuve en vol 3 mois précédant la fin de validité.
 - **Renouvellement** (qualification périmée)
Epreuve en vol de renouvellement.



Formation machine

- Les instructeurs FI/CRI monoturbinés peuvent agir individuellement hors FTO/TRTO.
- Les programmes de formation monoturbinés doivent exister mais n'ont pas à être déposés.
- Programmes de formation sur étagère:
 - Pilatus PC6 H2/H4
 - Cessna Soloy / Caravan



Cours de différences

Classe SEP (piston) => TW, VP, TC

Avions monomoteurs à turbopropulseur (terrestres).

Monopilotes

1 Constructeur	2 Certification avion	3	4 Mention sur la licence
Cessna.	206 A/T. 207A/T Soloy.	(D)	Cessna SET
	208.		
Pilatus.	PC-6 trim manuel.	(D)	PC 6
	PC-6 trim électrique.		
	PC-7		PC 7



Expérience récente

Le transport de passagers et de parachutistes, en tant que Commandant de bord n'est possible uniquement que,
si dans les trois mois précédant, trois décollages et trois atterrissages sur un avion de même classe ou type ont été effectués.



Qualifications largage

Formation DNC

=>

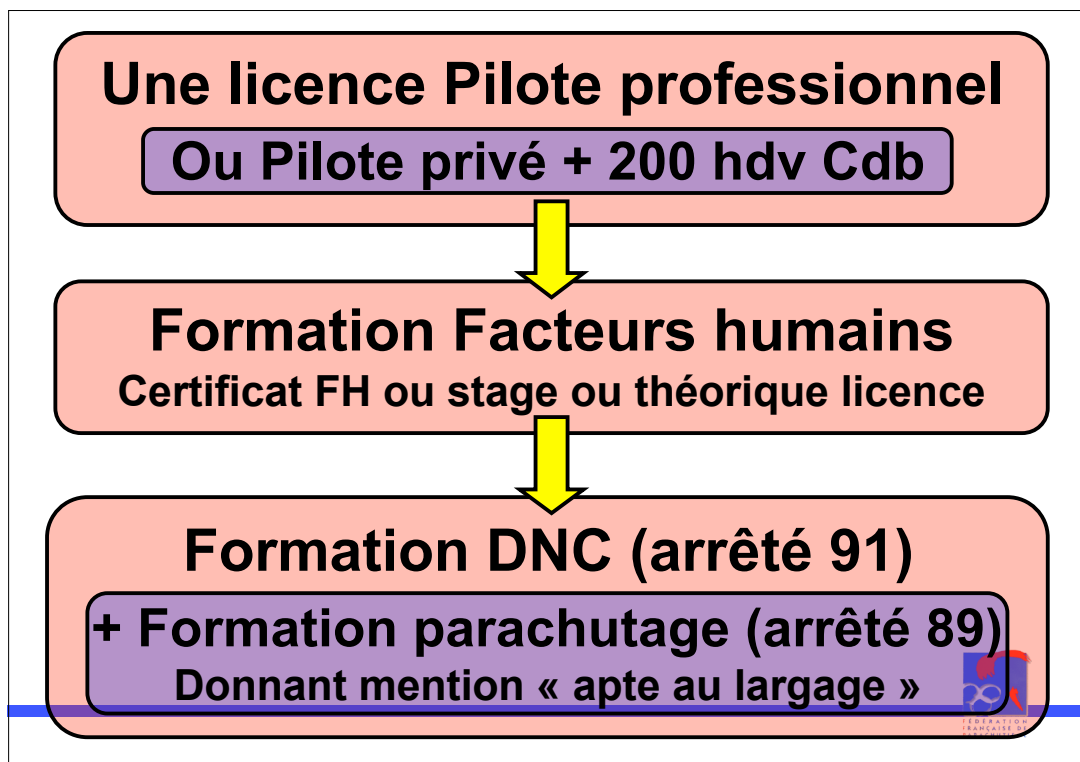
Programme de formation DNC déposé (DGAC/DCS/PN/FOR)

=>

Trois possibilités :

Utilisation de votre propre programme DNC
Délégation de la formation à un autre organisme
Utilisation du programme DNC fédéral





Le pilote est-il en règle?

- 1. Licence privée ou professionnelle**
- 2. Qualification machine à jour**
- 3. Attestation de cours de différences**
- 4. DNC**
- 5. Mention «apte largage parachutistes»**
- 6. Certificat médical**
- 7. Assurance FFP minimum « dirigeant »**



Dossier Pilotes

Protection du centre en cas d'accident ou de contrôle.

- Rigueur dans le suivi des pilotes.
- Vérifier formellement et annuellement les compétences pilote.

Permettre au pilote de pouvoir continuer tout de suite une activité centre en cas de perte ou vol de papiers.



Composition du dossier pilote

Il comprends les photocopies de

- licence et qualifications associées
- Certificat médical
- DNC
- Carnet de vol : dernière page
cours de différence
mention apte au largage





Utilisation de l'avion largueur

FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE
PARACHUTISME



Applicabilité de l'arrêté de 91

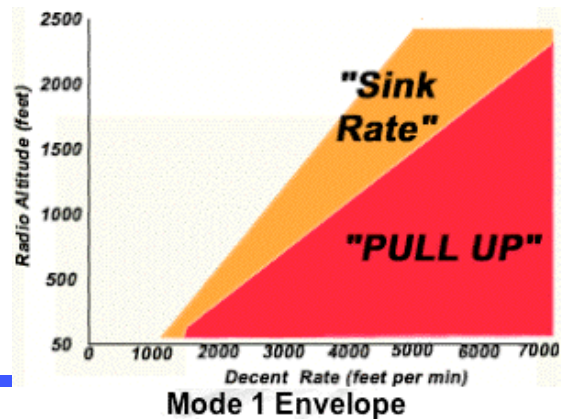
- S'applique à tout aéronef Français ou étranger sur le territoire Français. Les aéronefs étrangers devant être autorisés avant utilisation.
- S'applique aux avions immatriculés en France partout dans le monde sauf si ce règlement est en contradiction avec le règlement local.



Les équipements de l'avion largueur

GPWS

- Délivrance d'alarmes de proximité du sol et de vitesse de rapprochement du sol excessive.
- Avions de 10 passagers et plus (B2H4).



Oxygène

Emport

Pour tout le temps de vol > FL 125

Oxygène pour chaque pilote

Pour tout le temps de vol > FL 145

Oxygène pour chaque personne

Utilisation

par au moins un pilote

Pour tout temps de vol > 30' au dessus FL 125

Pour tout temps de vol > FL 145



Ceintures

Circulaire 6712 SGAC/DTA du 24 juillet 1974.

3.7.b.

**Sur les aéronefs de masse supérieure à 2720 kg :
L'arrimage des parachutistes doit être possible
pour le décollage et l'atterrissage.**



Avenir des équipements

- **Transpondeur Mode S**

31 mars 2009 - Obligatoire en espaces B,C,D
au nord de la ligne Avranches -Montpellier

- **Radio :**

Espacement 8,33 MHz d'ici 2015

- **Balise détresse :**

Prévoir 2015 pour l'obligation d'émettre sur
121,5 Mhz et 406 Mhz.



Au contraire des autres fédérations, et vu la nécessité de FL de largage importants, la FFP ne s'oppose pas à l'évolution vers ces équipements. Elle recommande aux centres de s'équiper à terme.



Manuel d'activités particulières

- Regroupe l'ensemble des activités ne relevant pas du transport aérien (agricole, banderole, parachutage,...).
- Déposé au district aéronautique ou à la DAC par l'exploitant de l'avion.



L'objectif du MAP est de proposer au pilote largueur toutes les informations nécessaires à l'activité.



Les différentes parties du MAP

- **Généralités = politique générale**
Organigramme, activités, moyens techniques, membres d'équipage
- **Utilisation = consignes, infos au pilote**
Opérations aériennes, données aéronef

MAP Fédéral



Masse et centrage

- Un avion est certifié par son constructeur à une certaine **masse maximale** en fonction de la **résistance cellule**, train, bati moteur,.. et des performances voulues.
- Le fait de décoller à une masse supérieure **ne garantit pas** entre autres le passage des obstacles ni la résistance de l'avion en instantané ou à l'usure.



Conséquences du non respect

- Performances diminuent plus rapidement que le gain escompté par la masse élevée.
- Usure de la cellule plus rapide entraînant des frais de maintenance plus élevés.
- Inexistence du contrat d'assurance.



Chargement d'un PC6-B2H2

- **Soit un PC6**
 - masse à vide /maximum 1270 kgs / 2200 Kgs.
 - Masse parachutiste 90 kgs /pilote 86 kgs
 - Conso moyenne 35 kgs / rotation
- La charge offerte est de 844 kgs

Résultats

9 paras = 34 kgs de kérozène

8 paras = 124 kgs de kérozène



Emport de personnes extérieures à l'activité dans l'avion largueur

5.4 RESTRICTIONS D'OCCUPATION DES AÉRONEFS

La présence à bord de toute personne n'ayant pas une fonction en relation avec le but du vol effectué est interdite lors de vols :

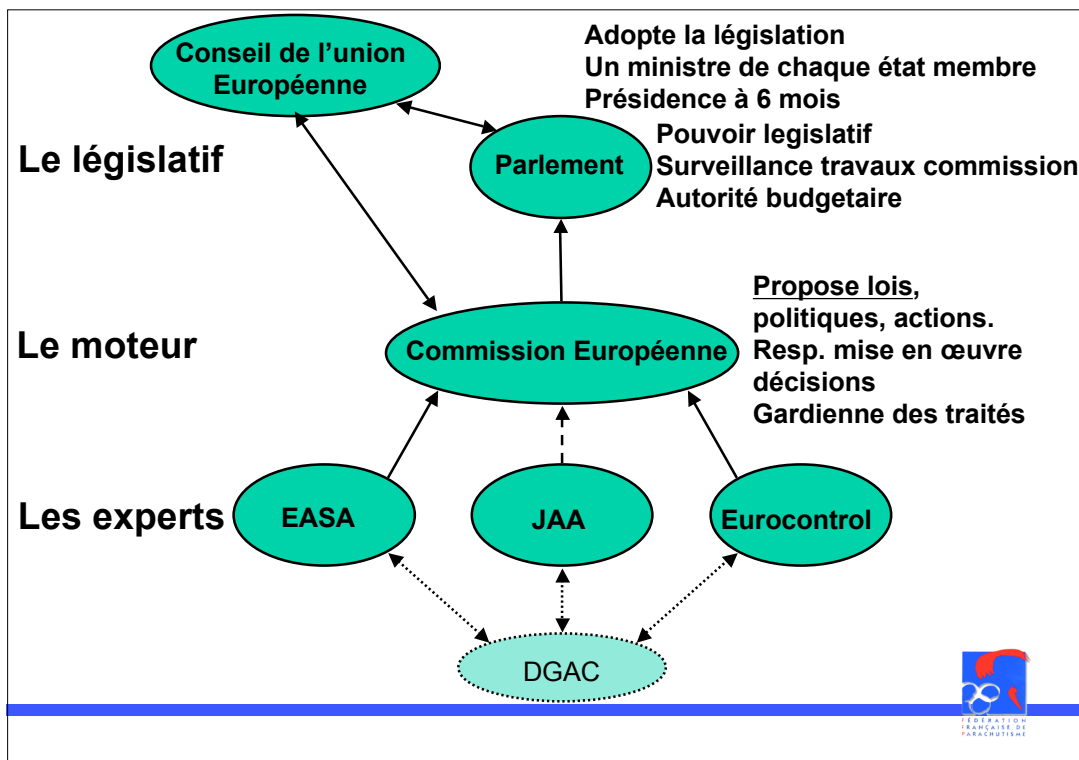
- a) de contrôle, exigés à la suite d'opérations d'entretien ou de modifications affectant la navigabilité ;
- b) de remorquage de planeurs ;
- c) effectués dans le cadre d'une activité particulière ;
.....
- i) de présentation ou de voltige effectués en manifestation aérienne.

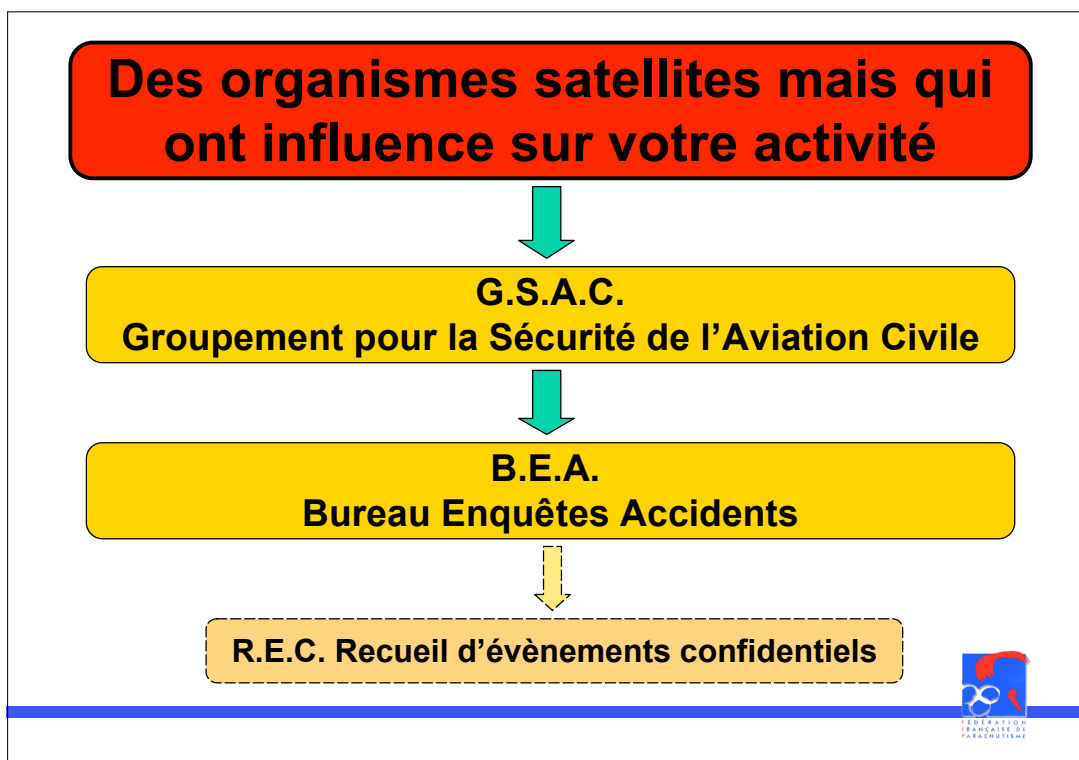
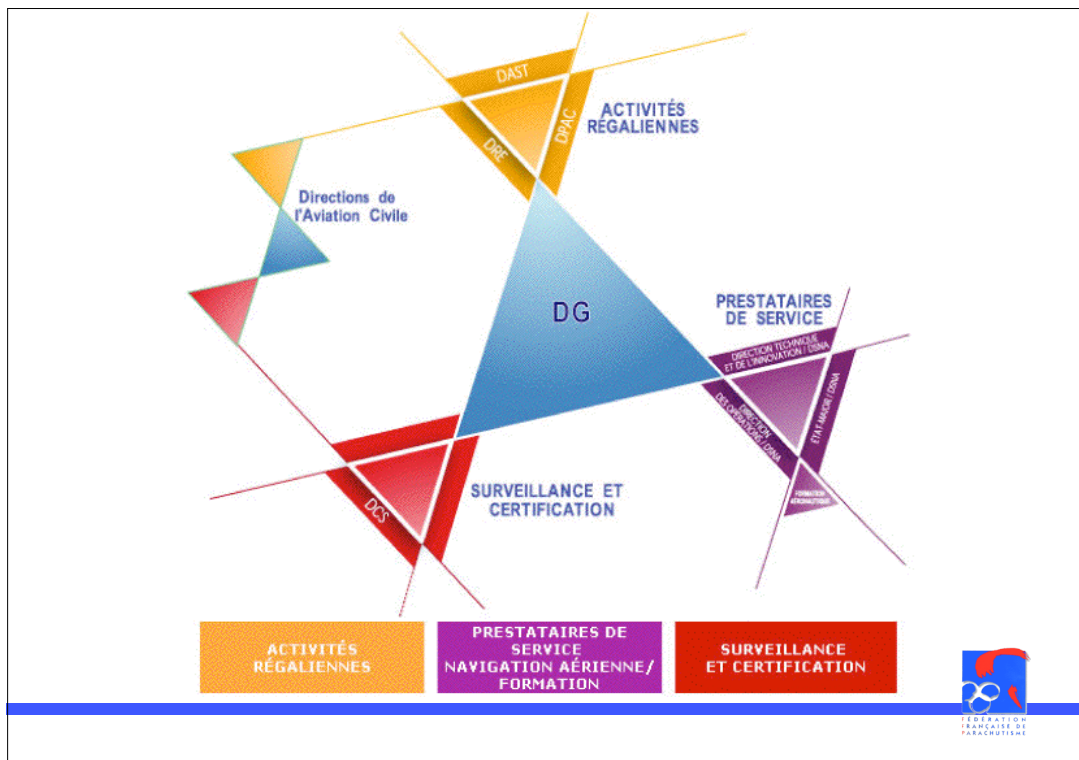
Cette disposition n'interdit pas la présence à bord des membres d'équipage à l'entraînement à ces divers types de vol ou de personnes attendant d'occuper les postes correspondants dans le même but, ou de personnels des services compétents effectuant un contrôle en vol.

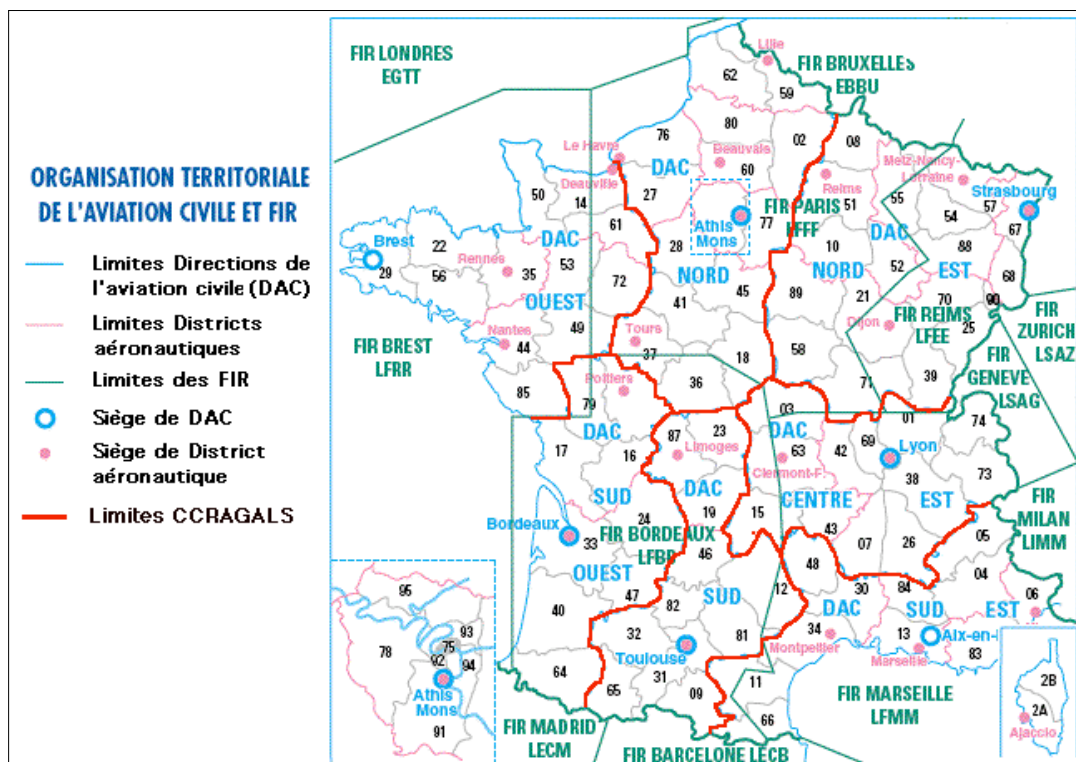


Le cadre réglementaire de l'aviation civile

FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE
PARACHUTISME



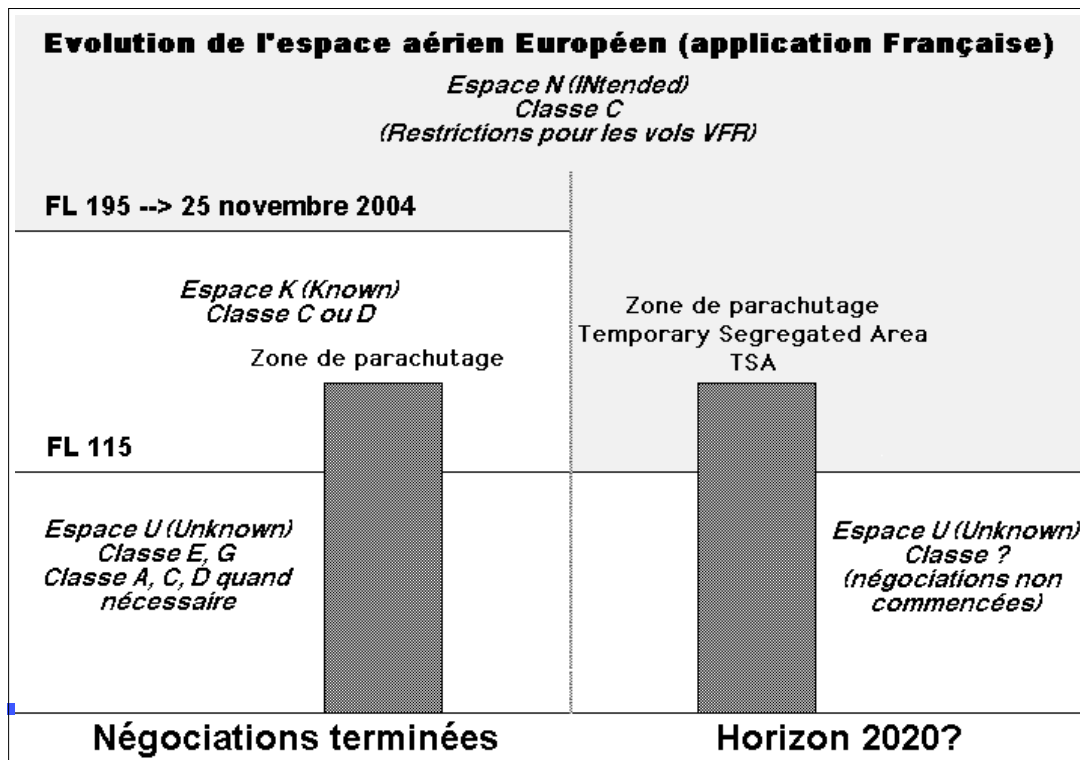




Structure et réglementation de l'espace aérien

FÉDÉRATION
FRANÇAISE DE
PARACHUTISME



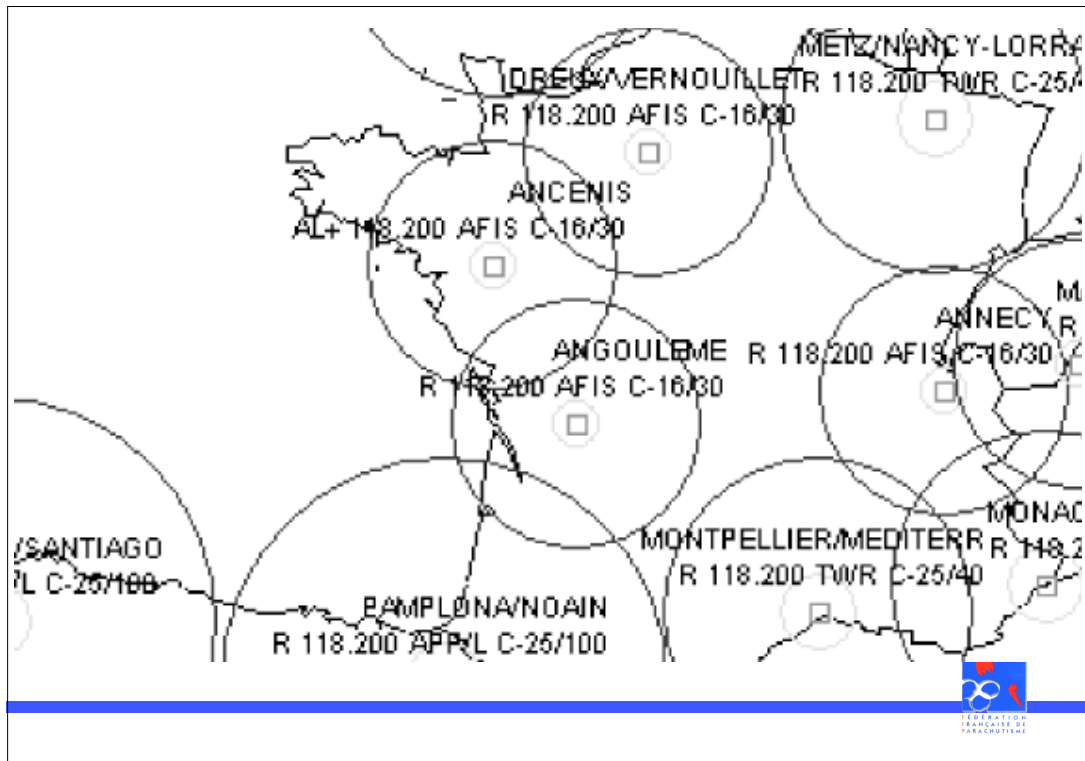


Utilisation de la radio

COS = Couverture Opérationnelle Spécifiée

- Volume dans lequel on autorise les émissions et à l'extérieur duquel on interdit les émissions sur la fréquence concernée (brouillage).
- **AFIS 16 nm/3000 ft - TWR 25 nm/4000 ft**
- Pour réattribuer la fréquence, il suffit de rajouter l'horizon radio à la COS.





Instruction du 29 juillet 1981 relative aux activités de parachutage

- Demandes d'activités de parachutage
- Procédures pour les pilotes
- Equipements des aéronefs
- Information aux usagers



Instruction du 29 juillet 1981

Les points importants

- Parachutage non prioritaire sur autres activités.
S'il y a gêne, l'autorisation peut-être retirée de la même manière qu'elle a été donnée.
- L'avion largueur peut voler selon les règles de vol IFR, ce qui implique une qualification de l'avion, du pilote, et un dépôt de plan de vol.
Il aura alors le droit de voler dans les nuages.



Parachutisme

=

VMC

+

**Vision directe de la
zone de sauts**

**Aucun avion largueur Français ne peut
actuellement voler dans les nuages**



**Principaux
textes
réglementaires**

**Instruction du 29/07/81
Activités de parachutage**

**Arrêté du 4 avril 1996
Manifestations aériennes**

**Arrêté du 24/07/91
Conditions d'utilisation
des aéronefs civils
en aviation générale**

JAR-FCL1

**Circulaire 6712 du 24/07/1974
Autorisation d'emploi
des aéronefs de parachutage**

