



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE (WACAF)

Séminaire Régional de l'OACI sur la Coordination ATS/MET/Pilotes
(Yaoundé, Cameroon, 23 – 25 August 2010)



Point 2 de l'Ordre du Jour : Organisation des services de la circulation aérienne et des services météorologiques aéronautiques

**PRESENCE DES PILOTES DANS LES SERVICES
METEOROLOGIQUES DE L'AEROPORT INTERNATIONAL F.H.B D'ABIDJAN**

PRESENTEE PAR LA COTE D'IVOIRE

La coordination ATS/MET/PILOTES a pour objectif de définir la relation fonctionnelle entre les différentes entités en établissant le cahier des charges qui incombe à chacun en vue de concourir à une grande efficacité de l'assistance météorologique à la navigation aérienne et une grande sécurité, régularité et économie dans la gestion du trafic aérien.

Il convient donc d'identifier clairement les acteurs de cette coordination et d'amener chacun à assumer le rôle qui lui incombe dans le respect strict des normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Le Météorologiste (MET) doit fournir au Pilote toutes les informations significatives sur le temps qu'il fait et le temps prévu sur le trajet de l'aéronef dans un dossier (dossier de vol), et lui faire une description verbale de la situation (briefing). Tout cela devrait se dérouler au centre météorologique.

Il doit aussi transmettre par voie automatique et en temps réel, les paramètres du temps observés et/ou prévus aux organes ATS. Ceux-ci ont l'obligation de communiquer ces renseignements aux Pilotes chaque fois qu'ils les demandent, notamment dans les phases critiques du vol (Décollage, Approche, Atterrissage).

Dans la pratique, au centre météorologique d'Abidjan, la coordination ATS/MET se déroule bien, par contre la relation MET/PILOTES est quasiment nulle car les Pilotes ne se reconnaissent pas acteur de cette coordination.

Ce sont donc des Ouvriers, des Plantons, parfois des Secrétaires et même des illettrés qui sont envoyés au centre météorologique pour récupérer des dossiers de vol (Voir tableau en page 2).

Il est donc impossible de communiquer aux Pilotes, les changements significatifs des paramètres du temps observés ou prévus après la confection du dossier de vol.

CONCLUSION :

Compte tenu des normes OACI qui interdisent toute modification des données issues de SADIS, le briefing est un moyen très efficace pour apporter des informations complémentaires et pertinentes afin de réduire de manière significative les écarts constatés entre les données du SADIS et l'analyse du météorologiste.

Beaucoup d'incidents ATS ayant pour cause la météo tels que les déroutements, les remises de gaz, auraient pu être évités si seulement les Pilotes se donnaient la peine d'échanger avec les Prévisionnistes avant d'entamer leur vol.

La Réunion est invitée à prendre connaissance de cette note, à apporter toute contribution pouvant l'enrichir, à tirer les conséquences qui s'imposent et à formuler des recommandations à l'endroit des acteurs pour une meilleure coordination ATS/MET/PILOTES devant permettre la croissance de l'efficacité, la régularité, la sécurité et la rentabilité des vols pour le bonheur des passagers, des compagnies aériennes et des fournisseurs de service que nous sommes.

Situation des protections météorologiques de vols du mois de Mai 2010

	Vols nationaux	Vols internationaux	Total	Pourcentage
Dossiers retirés par des membres d'équipage	53	22	75	<i>7%</i>
Dossiers retirés par des auxiliaires	105	921	1026	93%
Total	158	943	1101	100%
Pourcentage	<i>14%</i>	<i>86%</i>	<i>100%</i>	

Discussions et suites à donner:

La Réunion est invitée à prendre connaissance du contenu de la présente note et à tirer des conclusions et des recommandations visant à encourager les équipages à s'approcher d'avantage des services MET avant les vols.