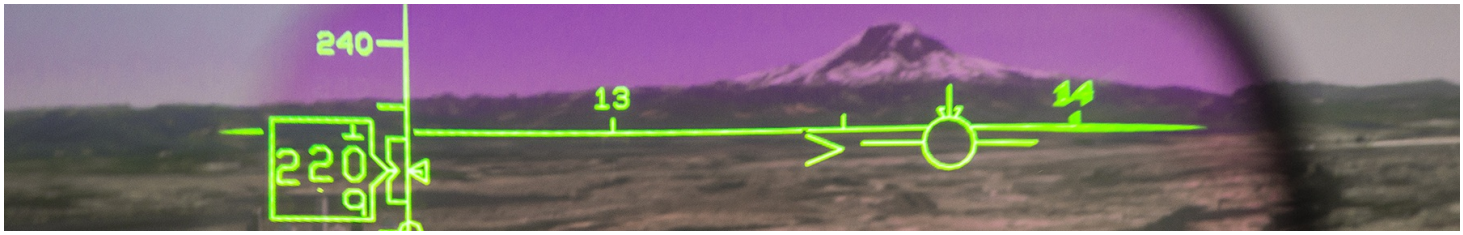
AIR CANADA

Les pilotes d’A220 s’entraînent durant des mois sur un simulateur de haute technicité

Oct 1, 2019



Plusieurs mois avant le décollage du premier de nos nouveaux appareils de pointe A220-300 d’Airbus, des dizaines de pilotes se sont entraînés intensivement à prendre les commandes de cet avion que nous accueillerons dans le parc aérien d’Air Canada en fin d’année.

Chacun de ces pilotes suit des heures de cours en salle et sur des simulateurs qui reproduisent différentes situations, de sorte que lorsqu’il sera temps d’accélérer sur la piste pour passer à la vitesse V1, il connaîtra parfaitement tout ce dont est capable l’A220-300.

L’entraînement sur simulateur n’a rien de nouveau pour les pilotes. Tous les six mois, ils s’astreignent à des heures d’entraînement sur ces outils perfectionnés afin de maintenir leurs qualifications pour un appareil donné. Toutefois, l’entrée d’un nouvel avion dans le parc aérien d’Air Canada représente une entreprise de grande envergure qui nécessite un travail d’équipe et la contribution de tous les services de l’entreprise.

« Aux Opérations aériennes, nous avons plusieurs groupes de formation au sein de la flotte même qui s’occupent du changement, notamment du changement rapide de la documentation fournie par le constructeur. Nous sommes en communication avec d’autres services d’Air Canada comme la Maintenance, le Service en vol, le Fret et les Opérations au sol, afin que tout le monde soit au même diapason tout au long de l’introduction, pour une entrée en service bien cadencée », a déclaré Rob Latter, chef pilote – A220, d’Air Canada.

Dans les installations abritant les simulateurs, à proximité de l’aéroport international Toronto-Pearson, tous les pilotes reçoivent pendant plusieurs semaines un entraînement qui débute par quatre journées en classe, au cours desquelles ils utilisent un simulateur sur ordinateur qui leur permet de se familiariser avec le poste de pilotage.

Suivent neuf séances de quatre heures consacrées à ce que l’on appelle le système intégré d’entraînement aux procédures (IPT), qui est un modèle réduit du simulateur complet. En ce qui concerne l’A220, Air Canada est l’un des seuls transporteurs aériens à avoir choisi de doter son IPT d’une console entièrement fonctionnelle, entre les sièges du commandant de bord et du premier officier, qui permet aux pilotes de s’entraîner sur l’équipement réel et d’exercer leur mémoire motrice. D’autres transporteurs remplacent cet élément entièrement fonctionnel par des écrans tactiles qui ne produisent pas les mêmes résultats.

Lorsqu’ils ont terminé cette partie de leur entraînement, les pilotes suivent onze séances de quatre heures dans le simulateur A220-300 à la fine pointe de la technologie qui reproduit avec une réalité étonnante les capacités de vol de l’appareil.

Les séances en simulateur comprennent des décollages et des atterrissages à différents aéroports, ce qui permet aux pilotes de gérer l’appareil tout en étant confrontés à une multitude de conditions météorologiques et de situations qui peuvent survenir pendant un vol.

Daniel Dionne a été l’un des premiers pilotes d’Air Canada à suivre la formation pour l’A220 et, à titre de pilote inspecteur, il aide à la certification du prochain groupe de pilotes à acquérir la qualification pour le pilotage de cet avion.

« Ma première expérience dans le poste de pilotage de l’A220 remonte à avril 2014. Après avoir pris ma retraite des Forces canadiennes, je me suis joint à Bombardier comme pilote d’essai. Dès 2014, environ six mois après le premier décollage du prototype numéro 1, j’ai fait mon premier vol sur le prototype numéro 3. J’ai su à ce moment-là que c’était un avion assez exceptionnel » a indiqué Dionne.

« L’avion est très agréable à piloter. C’est la première chose qui me vient en tête. La deuxième, c’est réellement le confort du cockpit et son espace. Il y a beaucoup d’espace pour un avion de ce type. En troisième lieu, vraiment, ce sont les grandes fenêtres dans le cockpit qui apportent une très belle lumière dans notre espace de travail. »

Robert Birch est aussi pilote inspecteur pour l’A220.

« Jusqu’ici, le très haut degré d’automatisation est ce que j’ai le plus aimé du pilotage de l’A220 en simulateur. L’appareil est doté d’un système d’affichage exceptionnel que vous pouvez personnaliser en fonction de votre utilisation et de vos préférences. »

« La grande nouveauté réside à mon sens dans le moteur à réducteur. Il rend l’appareil beaucoup plus écoénergétique », a-t-il expliqué.

Asif Khattak, lui aussi pilote inspecteur dans le cadre du programme de l’A220, est persuadé que les passagers apprécieront énormément l’A220-300.

« Je pense qu’ils seront agréablement surpris lorsqu’ils monteront à bord. On a l’impression d’être dans un gros-porteur lorsqu’on se déplace dans la cabine. Les hublots sont plutôt grands, les passagers peuvent aussi régler l’éclairage et les coffres supérieurs sont très spacieux. La configuration 3-2 dans cette cabine est légèrement différente de celle à laquelle nos clients sont habitués dans d’autres monocouloirs », a-t-il souligné.

« Il y a beaucoup d’améliorations pour les passagers sur cet appareil. Les sièges sont plus larges que ceux d’avions de même catégorie. Les hublots dans la cabine sont très grands, ce qui apporte une très belle luminosité dans la cabine pendant les vols de jour. Aussi, le niveau sonore très réduit de l’appareil. En cabine, les passagers vont avoir une expérience très agréable », a indiqué Dionne.

L’A220-300 d’Airbus a été conçu et est construit au Canada par une société canadienne, ce qui est une source de fierté pour les trois pilotes.

« Le fait qu’il s’agisse d’un appareil canadien revêt une grande importance pour tous ceux et celles qui travaillent à Air Canada », a fait valoir Rob Latter.

« Ce qui m’enthousiasme le plus concernant l’A220, c’est qu’il s’agit d’un appareil conçu et construit au Canada, un appareil totalement nouveau. Je pense qu’il aura fière allure une fois dans les airs », a ajouté Robert Birch.

« J’ai hâte de piloter un avion construit par une entreprise canadienne. Bombardier a construit cet appareil au prix d’un énorme travail de recherche et de conception. C’est une entreprise qui a beaucoup d’expérience en construction aéronautique. Je suis donc très impatient de monter à bord de l’appareil et d’apprécier la sensation qu’il procure ainsi que la façon dont il se comporte en vol », s’est enthousiasmé Asif Khattak.

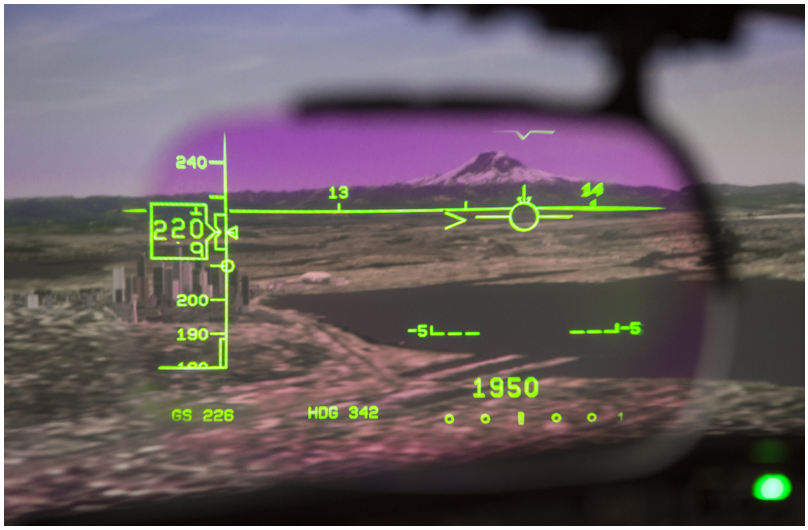
De plus, les commentaires de Robert Birch, d’Asif Khattak et des autres pilotes qui participeront aux premières vagues d’entraînement aideront à assurer une transition en douceur à tous les pilotes.

« La rétroaction du premier groupe de pilotes à entreprendre l'entraînement, qu'ils l'aient déjà terminé ou pas encore, est très positive, a conclu Rob Latter. En ce qui concerne l'appareil, j'ai entendu dire que les pilotes apprécient le niveau de technologie, l'espace dans la cabine et le côté épuré des panneaux de commande. À leur avis, cela garantit l'exécution efficace des procédures d'utilisation normalisées. »

Données intéressantes

- Nombre d'appareils commandés : 45
- Capacité d'accueil : 12 places en Classe affaires, 125 en classe économique
- Distance franchissable : 3 200 milles marins
- Consommation de carburant par siège réduite de 20 % comparativement à celle d'avions similaires
- Zone d'empreinte sonore jusqu'à 50 % moindre que celle des appareils de la génération précédente
- Premières nouvelles liaisons annoncées : Montréal–Seattle, Toronto–San Jose (Californie)

(1)



Jan 12, 2022

MEMBRE DU RÉSEAU STAR ALLIANCE