

## Sécurité

# Checklists, vol à plusieurs et NCO

### 1 Mise à jour des Checklists

---

Il y a, régulièrement, des mises à jour des C/L de nos avions. Celles-ci sont téléchargeables sur le site de l'ACAM.

**Rappel :** Rendez vous sur le site du club ( [www.aeroclub-acam.fr](http://www.aeroclub-acam.fr) ), section « Membres ». Après vous être identifiés « Connexion (Pour les membres) », visitez la section « téléchargement », puis « Flotte » et enfin « Checklist ».

Vérifier la version et la date sur la page de garde. Si votre document personnel ne correspond pas à cette référence, imprimer les pages les plus récentes pour avoir un document à jour.



A noter que la dernière mise à jour concerne, en particulier **les procédures de secours**.

En effet, certaines procédures de secours nécessitent des actions immédiates pour tenter de mettre fin à une situation d'urgence. **Ces actions sont donc à connaître de mémoire.**

En conséquence, ces actions "urgentes" qu'il faut savoir "par cœur" ont été surlignées en jaune dans les procédures concernées.

**Exemple :** FEU EN VOL (DR400-120) : Les 4 premiers items doivent permettre d'arrêter l'incendie et sont à effectuer rapidement, pas le temps de sortir la Checklist, trouver la bonne page, et lire la procédure. En revanche après avoir fait les actions URGENTES il faut lire toute la procédure, pour vérifier que ce qui a été fait de mémoire est correct, et finir les différents items de la procédure.

En résumé :

- Mettez vos Check-lists à jour.
- Etudiez les régulièrement, surtout si vous ne volez pas souvent.
- Relisez les pages : Aide Mémoire et les Consignes Complémentaires d'utilisation (ex: mise en route par temps froid ou très froid !!)

## 2 Vols à plusieurs pilotes



Les vols "à frais partagés" sont autorisés par la réglementation. Attention le **co-avionnage** est restreint par la réglementation et **interdit par l'Aéroclub**.

En revanche, il est fortement conseillé de voler à plusieurs pilotes, ce qui réduit les frais et permet de faire des voyages plus loin, plus intéressants, d'améliorer notre savoir-faire et notre expérience...

Mais **attention, voler à plusieurs pilotes engendre de nouveaux risques** (des menaces en langage "Facteurs Humains")

Voici quelques règles de bases qu'il faut appliquer :

- Celui qui fait l'étape (assis en place pilote "A GAUCHE") est le **Commandant De Bord (CDB)**.
- Il n'y a qu'un seul responsable à bord : le CDB, depuis la préparation du vol, la prévol, le vol jusqu'au parking, et je dirais même jusqu'à ce que l'avion soit dans le hangar. \* Exception : Les vols en instruction déclarés comme tels, le FI est CDB.
- Attention à la hiérarchie d'autorité : Si le pilote de droite est plus compétent que le pilote en fonction il ne doit interférer sur la conduite du vol qu'en cas de nécessité liée à la sécurité. Ceci n'interdit pas de faire des suggestions avec diplomatie et bonne humeur. (Cela peut être le cas d'un instructeur, à droite, lors d'un vol de loisir).
- La répartition des tâches doit être définie, avant de partir, d'une façon claire et précise. (qui fait quoi).
- C'est le CDB qui demande les actions à effectuer (le deuxième pilote peut les suggérer). Le pilote qui n'est pas en fonction (PNF). Le PNF qui fait une action en avertit toujours le CDB en s'assurant que celui-ci était bien disponible pour recevoir l'information. Le CDB vérifie "systématiquement" la conformité des actions effectuées par le PNF. De même lorsque le CDB fait une action, il en informe le PNF qui vérifie. (ex : PNF j'affiche la fréquence Du Luc Approche 122.2, le CDB vérifie qu'il n'y a pas d'erreur d'affichage).
- Le **CDB : DIT CE QU'IL VA FAIRE et FAIT CE QU'IL A DIT**, le PNF suit le déroulement du vol et avertit le pilote si le plan d'action prévu n'est pas conforme à ce qui a été annoncé. ... D'où la nécessité de faire des Briefings.

... D'où la nécessité de faire des Briefings.

## 3 La nouvelle réglementation : Part NCO

Comme décrit dans le Bulletin de sécurité N° 20, que je vous engage à lire ou relire, notre réglementation qui était gérée par l'arrêté de 1991 a été remplacée par la réglementation Européenne : PART NCO.

L'annexe VII PART NCO concerne l'EXPLOITATION D'AÉRONEFS AUTRES QUE LES AÉRONEFS MOTORISÉS COMPLEXES À DES FINS NON COMMERCIALES. (NCO pour «Non-Commercial Operations with other than complex-motor-powered aircraft ») applicable depuis le 25 août 2016.

**La philosophie de cette nouvelle réglementation vise à responsabiliser d'avantage le Commandant De Bord.**

C'est le CDB qui doit estimer, par exemple :

- Le carburant nécessaire pour effectuer une étape en fonction de tous les aléas qu'il pourrait, éventuellement, rencontrer au départ, sur sa route, à l'arrivée et/ou au décollage
- Si il doit couper son téléphone portable
- Les équipements nécessaires en traversée maritime
- etc...

Les thèmes abordés sont divers et en particulier :

- La réglementation carburant
- La préparation du vol
- La gestion du vol : suivi carburant et Météo
- Radio-nav en vol : On Top, traversée maritime ...
- Mesure du temps : un moyen d'avoir les heures, minutes, secondes accessible : tableau de bord ou montre poignet (pas de téléphone portable !)
- Passagers : Responsabilité du CDB, briefing, ceintures.
- Survol de l'eau et équipements nécessaires.

Tenez vos connaissances à jour.

Je suis toujours en attente de vos REX. A ce sujet, l'ACAM est en queue de peloton.  
Alors n'hésitez pas à me transmettre vos retours d'expériences. C'est pour le bénéfice de tous.

Je vous souhaite à tous une bonne année aéronautique, volez serein et en toute sécurité.

Patrick ELKAN  
*Conseiller de sécurité*