
	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	Compte rendu de la 8ème réunion du vendredi 25 novembre 2011	Page 1/10

<u>Membres de la commission présents</u> : Louis-Patrice BUGEAT, Jacques LOURY, Thierry PEREIRA, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD	<u>Autres présents</u> : néant
<u>Membres de la commission absents, excusés</u> : Franck ISSARTES, Jean-Louis CARRAFANCO	

1. Avancement/clôture des actions encore ouvertes

- 2011-AVR : 10 : le résultat de la présentation du draft à un panel de pilotes, qui devait être transmis avant la fin septembre, est toujours attendu (action F.Issartes) !

Il est urgent de finaliser cette action afin d'être en mesure de présenter ce sujet lors du séminaire PPL du 04 février 2012

- 2011-AOÛ : 26 :
item clos : après entrevue entre JL Rabilloud et le Président, les CR des deux dernières réunions ont pu être amendés et approuvés : ils sont donc consultables sur le site web ACAT.
item ouvert : officialiser l'entrée en vigueur des « *Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion* » via un mot d'accompagnement du Président à poster sur la page d'accueil du site web ACAT et à diffuser par courriel à l'ensemble des membres : une proposition pour ce mot a été envoyée par J.Loury au Secrétaire général le 24/10 qui l'a retransmise sans délai au Président mais qui n'a toujours pas donné suite ! (cf. courriel en annexe).

Dans cette attente ces consignes et recommandations sont consultables sur le site web ACAT au menu Documents dossier Opérations sous-dossier Consignes opérationnelles.

- 2011-MAI : 12 : T.Pereira devient porteur de cette action en remplacement de JL. Carrafancq
Il faudrait la terminer dès que possible pour pouvoir réaliser les actions 2011-MAI : 13 et 2011-MAI : 14.
- 2011-MAI : 17 : **action close**
Le formulaire des fiches insérées dans le classeur « Liaison mécanique » a été modifié et sera utilisé quand le stock de fiches au format du formulaire précédent sera épuisé !
- 2011-MAI : 18 : « Pack Sécurité Sol »
M.Postal devient porteur de cette action en remplacement de P.Ponsot / JL. Carrafancq.
(nouvelle date au plus tard : 16/03/2012)
Dans un premier temps une liste des items à traiter sera proposée à la commission.
- 2011-MAI : 19 :
item clos : un tableau précisant le type et le grade de l'huile à utiliser et des niveaux maxi et mini de remplissage, selon les modèles d'avion est affiché à proximité du point de distribution des lubrifiants.
items ouverts :
 - inscrire au dos de la trappe d'accès au réservoir d'huile de chaque avion, le type, le grade et les niveaux d'huile maxi et mini ;
 - étiqueter (type et grade d'huile) le bidon sur roulette avec pompe à main ainsi que les divers bidons mis à disposition, notamment ceux emportés en voyage pour un complément d'huile éventuel ;**item ajouté** : insérer le tableau ci-dessus dans la fiche intitulée « Avitaillement ».

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 2/10
	8ème réunion du vendredi 25 novembre 2011	

- 2011-AOÛ : 21 : **action close**
La demande aux FI d'insister lors des vols du Pack Sécurité sur la façon de traiter le « shimmy » et de gérer le carburant a été faite lors de la réunion FI du 09 septembre 2011.
- 2011-AOÛ : 22 : les causes du « shimmy » et son traitement seront inclus dans la présentation relative à la maîtrise de l'atterrissage en présence d'un vent fort et/ou de travers (cf. décision suite à l'événement relaté au §3).
- 2011-AOÛ : 23 : **action close**
La signification des alarmes « bas niveau carburant » et la gestion du carburant en présence de plusieurs réservoirs (faut-il assécher ou non ?) feront l'objet du conseil sécurité du mois de Mai 2011 prévu d'être rédigé par LP.Bugeat (cf. §2).
- 2011-AOÛ : 24 : **action close**
Le JAR23 ne spécifie pas de seuil pour l'alarme « bas niveau » de carburant.
- 2011-AOÛ : 25 : **action close**
Les membres de la commission présents en réunion n'ont pas exprimé de point de vue quant à l'efficacité des canaux et la pérennité des moyens que la CISOA utilise pour communiquer et conserver les documents issus de ses travaux.

Cependant ils se sont interrogés sur la périodicité du conseil sécurité en envisageant le cas échéant de l'allonger eu égard à la rareté des rédacteurs et à l'effort important à fournir chaque mois pour élaborer ce conseil. Avant de modifier sa périodicité il a été suggéré de recueillir l'avis des membres de l'ACAT.

Décision : organiser un sondage sur la communication et les publications de la CISOA afin d'en analyser les résultats si possible avant le séminaire (action M.Postal).

- 2011-AOÛ : 23 : **action close**
La personne concernée a été rencontrée le 11/11 : elle confirme son intérêt pour la Sécurité des vols mais se retire de la CISOA par manque de disponibilité pour participer à ses travaux et réunions.
- 2011-AOÛ : 27 : **action close**
Le lien vers le Bulletin Sécurité DGAC N°10 consacré au vent arrière au sol et durant l'approche finale a été communiqué aux membres du club via le site web ACAT.
- 2011-AOÛ : 28 : **action close**
La liste des sujets traités lors des séminaires précédents est accessible au menu Documents dossier Conférence-Exposition dans lequel les fichiers en notre possession des présentations faites en 2006-2007-2008-2010-2011 ont été regroupés.

2. Conseils Sécurité du mois

Le conseil d'Octobre, rédigé par T.Pereira, est publié sous le titre « **Voir et être vu !** ». Pendant sa rédaction une demande de « précisions sur ce que stipule le RCA-Règles de l'Air (RDA) Chapitre 3 – Règles générales 3.2.3 Feux réglementaires des aéronefs » a été adressée au Responsable ATS de LFCL ainsi qu'à DSAC-Sud (cf courriel en annexe).

Le conseil de Novembre, rédigé par JL.Rabilloud, répond à la question « **De quelle vitesse parlons-nous : Vi, Vc, Vp, IAS, CAS, TAS, etc. ?** ».

Le conseil de Décembre, rédigé par LP.Bugeat est en phase finale pour une publication vers le 15, sous le titre « **Le SNOWTAM, un NOTAM venu du froid !** »

Les conseils publiés ont été regroupés dans un sous-dossier du dossier Opérations intitulé « Conseils Sécurité du mois », par ordre chronologique afin de faciliter l'identification.

Les prochaines publications sont planifiées comme suit (le libellé du conseil n'est pas définitif) :

Mois visé	Sujet traité	Rédacteur
Janvier	Démarrer un moteur d'avion : tout un art !	F.Issartes
Février	Chevaucher « la ligne jaune » lors du roulage : une bonne précaution !	M.Postal
Mars	Précautions à prendre avant l'emploi de l'information aéronautique contenue dans la base de données des récepteurs GPS	LP.Bugeat
	Préparation des vols : rappel des actions à long, moyen et court termes	LP.Bugeat
	L'avitaillement, une opération routinière mais délicate !	F.Issartes
	Evolutions en sécurité : les nombres "porte bonheur" 1.3Vs- 1.45Vs	J.Loury
Mai	Signification des alarmes « bas niveau carburant » et gestion du carburant en présence de plusieurs réservoirs (faut-il assécher ou non ?)	LP.Bugeat
	Interrompre un décollage et gérer une panne après décollage	
	Tourbillon de sillage = danger !	JL.Rabilloud

3. Evénements relatifs à la sécurité des opérations survenus en septembre, octobre, novembre 2011 et identification des actions de prévention à mener

- Pénétration involontaire dans la CTR de LFBO signalée au responsable ATS de LFCL sans dépôt d'Airprox.
Un rappel des règles de la circulation aérienne applicable à l'espace aérien contrôlé de classe D a été fait au pilote concerné en présence du responsable des opérations aériennes ACAT.
- Au retour d'un vol en provenance d'Auch, par fort vent d'autan, un pilote demande assistance à TWR pour atterrir, en indiquant qu'il a son PPL depuis peu. Le contrôleur lui rappelle qu'il convient de majorer la vitesse en finale : après remise de gaz, l'atterrissage est effectué sans trop de difficulté.
Décision : T.Pereira prépare pour le séminaire PPL 2012 une présentation sur la maîtrise de l'atterrissage en présence d'un vent fort et/ou de travers dans laquelle celle du « shimmy » sera incluse (cf. action 2011-AOÛ : 22).

4. Préparation du séminaire PPL 2012

Participants : l'invitation à assister à ce séminaire sera faite à tous les aéroclubs de la plateforme de Toulouse-Lasbordes, les élèves y compris : publicité à faire rapidement (action T.Pereira).

Date : Samedi 04 février 2012 (hors vacances scolaires pour favoriser la participation).

Sujets retenus (ordre de passage des intervenants à finaliser) :

- L'AUATBL et la sécurité des vols sur la plateforme de Toulouse-Lasbordes - intervenant : J.Loury
- Retour d'expérience : objectifs, enjeux et fonctionnement du REX après l'arrêt du REC - intervenant : D.Vacher
- La météo du pilote VFR - intervenant : D.Capdegelle
- L'initiative "Sécurité des Opérations Aériennes à l'ACAT" et bilan des travaux de la commission interne - intervenant : J.Loury
- Maîtriser l'atterrissage en présence de vent fort et de "shimmy" (vent de travers, cisaillement et gradient de vent, etc.) - intervenant : T.Pereira
- Pilotes que pouvez-vous attendre d'un FI en aéroclub ? - intervenant : F.Issartes

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 4/10
	8ème réunion du vendredi 25 novembre 2011	

Interventions complémentaires : T.Pereira souhaite solliciter les nouveaux FI devant rejoindre l'équipe pédagogique pour qu'ils proposent le cas échéant l'un de leurs sujets de prédilection pour lesquels ils auraient déjà réalisé des supports de présentation.

5. Points divers

- Recrutement de nouveaux membres pour la CISOA

Le retrait de P.Ponsot et le prochain départ de J.L.Carrafancq laissent deux places vacantes à combler.

Décision : chaque membre de la commission identifie deux personnes répondant à priori aux critères de disponibilité et de compétence requis pour participer efficacement aux travaux de la CISOA et qui pourraient être sollicitées pour la rejoindre.

Prochaine réunion : locaux ACAT, vendredi 16 Mars 2012 de 18:00 à 20:00.

Tableau de suivi des actions
(mise à jour du 25/11/2011)

Actions 2010
encore ouvertes ou en attente

37	Élaborer une fiche "Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR"	J.Loury LP.Bugeat	14/01/11 en cours
----	---	----------------------	----------------------

Actions 2011

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-JAN : 01	P1	faire des commentaires et des suggestions à propos du résultat de la rencontre organisée avec l'équipe des mécaniciens dans le cadre de l'action 2010/22 et en marge du problème survenu au moteur du DR400 F-GORM.	Tous	Close le 27/05/11
2011-JAN : 02	P2	mettre à disposition sur le site web ACAT les fiches de pesée des avions en précisant pour chacune la date de péremption.	T.Pereira	Close le 27/05/11
2011-JAN : 03	P1	proposer à la CISOA pour validation un texte à communiquer sur « le devoir, l'intérêt et la nécessité pour tout pilote, quelles que soient les qualifications qu'il détient ou l'étendue de son expérience, de "rendre compte" de tout évènement ayant compromis ou pouvant compromettre la sécurité et dont il est l'acteur principal ».	T.Pereira	Close le 27/05/11
2011-JAN : 04	P1	proposer à la CISOA pour validation une formulation de l'article à introduire dans le règlement intérieur afin "d'interdire tout décollage après le coucher de soleil".	T.Pereira	Close le 01/04/11
2011-JAN : 05	P1	préparer une synthèse des travaux effectués par la CISOA en 2010 à présenter lors de la prochaine assemblée générale de l'ACAT.	J.Loury	Close le 01/04/11
2011-JAN : 06	P2	préciser avec le webmaster le mode de diffusion sur le site web ACAT du « conseil Sécurité du mois »	J.Loury	30/06/11
2011-AVR : 07	P1	entendre le pilote ayant effectué une sortie de piste avec un DR400 à Graulhet et rappeler à l'ordre le passager de ce vol	T.Pereira	Close le 27/05/11
2011-AVR : 08	P1	informer le pilote ayant relaté « avoir eu des ratés » sur le DA20 qu'un réservoir partiellement rempli peut dans certains cas en être la cause	T.Pereira	Close le 27/05/11

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-AVR : 09	P1	se renseigner auprès du constructeur du DA20 (ou à défaut l'importateur) de l'éventuelle constatation de « ratés » lorsque la quantité résiduelle de carburant dans le réservoir est voisine des minima réglementaires	T.Pereira	Close le 26/08/11 abandon
2011-AVR : 10	P2	préparer une présentation pour le séminaire PPL 2012 ayant pour sujet : « Pilotes, que pouvez-vous attendre d'un instructeur ? »	F.Issartes	30/09/11
2011-MAI : 11	P1	se renseigner auprès d'utilisateurs de DA20 (AC marseillais) de l'éventuelle constatation de « ratés » lorsque la quantité résiduelle de carburant dans le réservoir est voisine des minima réglementaires	JL.Carrafancq	Close le 26/08/11 abandon
2011-MAI : 12	P1	inventorier et présenter en commission les consignes opérationnelles existantes, qu'elles soient ou non encore en vigueur ou pertinentes	T.Pereira	25/11/11
2011-MAI : 13	P1	analyser les consignes opérationnelles inventoriées et sélectionner celles à faire figurer dans le recueil	tous	25/11/11
2011-MAI : 14	P1	après approbation du CA, rééditer dans un format approprié ou réécrire les consignes opérationnelles sélectionnées et les présenter en commission dans le recueil, pour validation	T.Pereira	25/11/11
2011-MAI : 15	P2	définir le contenu d'un pack sécurité au sol et le soumettre à la commission pour validation	JL.Carrafancq	Close le 26/08/11 groupée avec 2011-MAI:18
2011-MAI : 16	P1	amender les dossiers de préparation du vol avec la recommandation de « partir avec les réservoirs pleins si cela n'excède pas les limites de masse et centrage » et une remarque sur la majoration de 10%.	T.Pereira	Close le 26/08/11
2011-MAI : 17	P2	introduire dans le classeur « Liaison mécanique » un exemple de fiche correctement remplie et sur le « formulaire de fiche » deux cases supplémentaires où mentionner les N° de téléphone du pilote concerné et de l'atelier mécanique	T.Pereira	Close le 25/11/11
2011-MAI : 18	P2	définir un « Pack Sécurité Sol »	M.Postal	16/03/12

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-MAI : 19	P2	<p>-séparer physiquement les points de distribution des lubrifiants et des produits de nettoyage</p> <p>-supprimer tout produit de nettoyage contenant de l'alcool</p> <p>-mettre à disposition des produits adaptés au nettoyage des surfaces en gelcoat et plexiglass</p> <p><u>Compléments du 26/08/11 :</u></p> <p>-établir et afficher à proximité du point de distribution une consigne précisant le type et le grade de l'huile à utiliser et aux niveaux maxi et mini de remplissage, selon les modèles d'avion ;</p> <p>- inscrire au dos de trappe d'accès au réservoir d'huile de chaque avion le type, le grade et les niveaux d'huile maxi et mini ;</p> <p>-étiqueter (type et grade d'huile) le bidon sur roulette avec pompe à main ainsi que les divers bidons mis à disposition, notamment ceux emportés en voyage.</p> <p><u>Complément du 25/11/11 :</u></p> <p>introduire le tableau des type et grade et niveaux min-max dans la fiche Avitaillement</p>	T.Pereira en lien avec équipe mécanique.	25/11/11
2011-MAI : 20	P1	<p>demander au CA :</p> <p>1 - de communiquer sur l'importance pour chacun de respecter le matériel mis à disposition comme s'il était sa propriété personnelle, compte tenu de sa fragilité et des coûts élevés d'acquisition et de réparation</p> <p>2 – de planifier, vue l'étroitesse du parking faisant face au hangar 1 et afin d'y faciliter les mouvements, le bitumage des deux espaces enherbés jouxtant celui-ci.</p>	J.Loury	Close le 26/08/11
2011-AOÛ : 21	P1	demander aux FI d'insister en formation <i>ab initio</i> ou lors de "l'heure avec FI" ou des vols du Pack Sécurité sur la façon de « traiter le shimmy » et de gérer le carburant	T.Pereira	Clos le 25/11/11
2011-AOÛ : 22		préparer une présentation pour le séminaire PPL 2012 sur les causes du shimmy et son traitement et y traiter la maîtrise de l'atterrissage par vent fort et/ou de travers	T.Pereira	04/02/12
2011-AOÛ : 23	P2	préparer une présentation pour le séminaire PPL 2012 ou un prochain conseil sécurité du mois sur la signification des alarmes « bas niveau carburant » et la gestion du carburant en présence de plusieurs réservoirs (faut-il assécher ou non ?)	LP.Bugeat	Clos le 25/11/11

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-AOÛ : 24	P2	vérifier si le JAR23 spécifie un seuil pour l'alarme « bas niveau » de carburant	JL.Rabilloud	Clos le 25/11/11
2011-AOÛ : 25	P2	exprimer un point de vue à propos : - de la façon actuelle de communiquer sur ce que la commission réalise ; - de l'efficacité des canaux et de la pérennité des moyens qu'utilise aujourd'hui la commission pour communiquer et conserver les documents issus de ses travaux	tous	Clos le 25/11/11
2011-AOÛ : 26	P1	rencontrer le Président pour : -l'aviser de la clôture du dossier DA20 -débloquer la non publication sur le site web ACAT des CR des deux réunions précédentes -officialiser via un mot d'accompagnement à poster sur le site web ACAT l'entrée en vigueur des « consignes et recommandations pour le stationnement »	J.Loury	15/10/11
2011-AOÛ : 23	P1	rencontrer la personne systématiquement absente aux réunions pour reconsidérer son appartenance à la commission	J.Loury	Clos le 25/11/11
2011-AOÛ : 27	P1	fournir aux membres ACAT, via un communiqué posté à la rubrique Infos du menu Accueil du site web, le lien vers le Bulletin sécurité DGAC N°10	J.Loury	Clos le 25/11/11
2011-AOÛ : 28	P2	établir la liste des sujets traités lors des séminaires précédents	T.Pereira	Clos le 25/11/11
2011-NOV : 29	P1	organiser un sondage sur la communication et les publications de la CISOA	M.Postal	15/01/12
2011-NOV : 30	P1	identifier deux personnes répondant à priori aux critères de disponibilité et de compétence requis pour participer efficacement aux travaux de la CISOA	tous	15/01/12

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 9/10
	8ème réunion du vendredi 25 novembre 2011	

Annexe

----- Original Message -----

From: Jacques

To: CALDERARA Yves (D)

Sent: Monday, October 24, 2011 5:08 PM

Subject: ACAT : mise en application de consignes et de recommandations pour le stationnement des avions

Comme convenu au tph voici ce que je souhaite que tu soumettes à R.Breil suite à son accord de demander aux adhérents, au travers d'un e.mail en diffusion générale, d'appliquer ces consignes.

Chers adhérents,

Vous avez reçu le 15 septembre un courriel de T.Pereira, Responsable des opérations en vol de l'ACAT, vous demandant, suite à des dérives importantes récemment constatées dans le respect du matériel, de prendre soin de tout ce que notre aéroclub met à votre disposition.

En lien avec cette demande, la CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aérienne de l'ACAT, a proposé au CA de nouvelles consignes relatives au stationnement de nos avions, aussi bien à T-Lasbordes que sur des terrain extérieurs, dans le but d'éviter, autant que faire se peut, toute dégradation du matériel causée par les intempéries, l'exposition prolongée au soleil, les maladresses entraînant des chocs, les négligences, etc. Cette proposition de la CISOA a été acceptée.

Ces nouvelles consignes avec leur justification et diverses recommandations de mise en oeuvre font l'objet du document intitulé "Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion", consultable sur le site web ACAT au menu Documents, rubrique Opérations sous-dossier Consignes opérationnelles.

Elles modifient quelques unes de nos façons de faire et complètent les consignes relatives à la répartition des avions dans les hangars en vigueur depuis la mise en service du hangar n°3.

Je vous demande donc de les appliquer.

Cordialement

Roger Breil

Président de l'ACAT

----- Original Message -----

From: Jacques

To: DIAS Philippe - SNA-S

Cc: Pereira Thierry (T)

Sent: Friday, October 07, 2011 5:09 AM

Subject: Question relative à l'allumage des feux de position

Bonjour,

Suite à notre récent entretien à propos d'un projet de rédaction d'un Conseil Sécurité du mois intitulé "Voir et être vu" nous souhaiterions avoir des précisions sur ce que stipule le RCA-Règles de l'Air (RDA) Chapitre 3 – Règles générales 3.2.3 Feux réglementaires des aéronefs et en particulier aux articles 3.2.3.1 et 3.2.3.2 (page 26) et 3.2.3.4 (page 27) :

- le terme "de nuit" fait-il référence à la période située entre SS et SR ou bien entre SS+30 à SR-30 c'est à dire à la nuit aéronautique ?
- le dernier alinéa de l'article 3.2.3.4 signifie t-il qu'un avion en "VFR de jour" évoluant sur l'aire de mouvement doit aussi allumer ses feux de position "de jour" (i.e. période entre SR et SS) ou seulement dans l'intervalle des 30 minutes qui précèdent le SR ou qui suivent le SS ?

Merci par avance

Cordialement

Jacques Loury

3.2.3 Feux réglementaires des aéronefs

Note 1.— Les caractéristiques des feux destinés à répondre aux spécifications de 3.2.3 pour les avions sont spécifiées dans l'Annexe 8 OACI. Les spécifications des feux de position pour les avions figurent dans les Appendices à la 1re et à la 2e Partie de l'Annexe 6 OACI. Les spécifications techniques détaillées des feux pour les avions figurent dans le Manuel de navigabilité (Doc OACI 9760), Volume II, Partie A, Chapitre 4, et pour les hélicoptères dans la Partie A, Chapitre 5, de ce même document

Note 2.— Dans le contexte de 3.2.3.2 c) et 3.2.3.4 a), on considère qu'un aéronef est en cours de manoeuvre lorsqu'il circule au sol ou est remorqué ou lorsqu'il est temporairement immobilisé en cours de circulation au sol ou de remorquage.

Note 3.— Cf. 3.2.6.2 en ce qui concerne les aéronefs à flot.

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 10/10
	8ème réunion du vendredi 25 novembre 2011	

3.2.3.1 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, de nuit ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire tout aéronef en vol allume :

- a) des feux anticollision destinés à attirer l'attention sur lui ;
- b) des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur ;

il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux.

Note.— Pour rendre l'aéronef plus visible, on peut utiliser, en plus des feux anticollision spécifiés dans le Manuel de navigabilité OACI (Doc OACI 9760), Volume II, des feux dont il est équipé à d'autres fins, par exemple les phares d'atterrissage et les projecteurs.

3.2.3.2 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, de nuit ou pendant toute autre période que l'autorité compétente pourrait prescrire :

- a) tout aéronef qui se déplace sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux de position destinés à indiquer la trajectoire relative de l'aéronef à un observateur et il n'allume aucun autre feu qui serait susceptible d'être confondu avec ces feux ;
- b) à moins qu'il ne soit en position stationnaire et qu'il ne soit autrement éclairé de façon suffisante, tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, allume des feux destinés à indiquer les extrémités de sa structure ;
- c) tout aéronef en cours de manoeuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome allume des feux destinés à attirer l'attention sur lui ;
- d) tout aéronef, sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, dont les moteurs sont en marche allume des feux indiquant cette situation.

Note.— S'ils sont placés de façon appropriée sur l'aéronef, les feux de position mentionnés en 3.2.3.1 b) peuvent aussi répondre aux spécifications de 3.2.3.2 b). Les feux anti-collision rouges installés de manière à répondre aux spécifications de 3.2.3.1 a) peuvent aussi répondre à celles de 3.2.3.2 c) et 3.2.3.2 d) à condition qu'ils ne causent pas un éblouissement pénible pour un observateur.

3.2.3.3 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, tout aéronef en vol doté de feux anticollision répondant à la spécification de 3.2.3.1 a) allume également ces feux en dehors de la période spécifiée en 3.2.3.1.

3.2.3.4 Sauf dans les cas prévus en 3.2.3.5, tout aéronef :

- a) en cours de manoeuvre sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux anticollision répondant à la spécification de 3.2.3.2 c) ; ou
- b) se trouvant sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et doté de feux répondant à la spécification de 3.2.3.2 d) ;

allume également ces feux en dehors de la période spécifiée en 3.2.3.2.

3.2.3.5 Un pilote est autorisé à éteindre les feux à éclats dont l'aéronef est doté pour répondre aux spécifications de 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 et 3.2.3.4 ou à réduire l'intensité de ces feux si ces derniers :

- a) le gênent ou risquent de le gêner dans l'exercice de ses fonctions ;
- b) causent ou risquent de causer un éblouissement pénible pour un observateur extérieur.