



CISOA

Potentiel épuisé, anomalie susceptible d'affecter la navigabilité sans APRS ► invalidation du CDN !

Date publication : 17 octobre 2014, mis à jour le 19/10/14

Rédacteur : Jacques Loury

FLASH SECURITE DES VOLS

Février 2014 : un problème de pression d'essence est mentionné en rouge sur le carnet de route mais non résolu (absence d'APRS¹). Bien que cette information soit portée en Observations sur le tableau d'état de la flotte et doublée d'un SMS aux utilisateurs de l'avion le jour suivant, un pilote décide de faire un tour de piste "pour voir" !

Septembre 2014 : en relevant les heures du week-end, le mécanicien constate qu'un avion dépasse de plus de 2 heures sa limite d'heures avant maintenance (P = - 2, 39).

Octobre 2014 : un équipage part en voyage à l'étranger pour une douzaine de jours. A mi-parcours le pilote se préoccupe de la vidange du moteur. Après vérification l'échéance de la prochaine maintenance programmée est dépassée ! Il est contraint de la faire réaliser par un atelier différent de celui chargé officiellement de l'entretien.

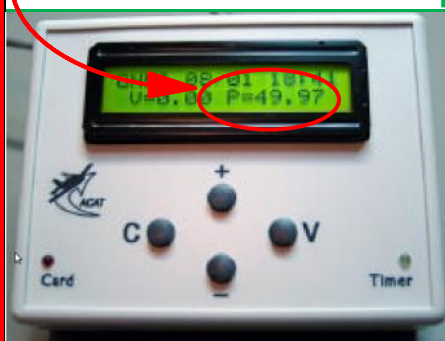
Ceci est l'occasion de rappeler les dispositions internes à l'ACAT visant à prévenir toute utilisation d'un avion quand son potentiel avant maintenance est épuisé ou qu'une anomalie susceptible d'affecter sa navigabilité est mentionnée au carnet de route :

1. potentiels indicatifs consultables sur le site web : [Réservation/Avions/Potentiels](#) ;
2. à l'ouverture du vol de l'avion réservé, édition de son potentiel restant indicatif ;
3. présence sur les [check-lists](#) d'items relatifs à la vérification du potentiel ;
4. dans l'avion, édition continue du potentiel réel (horamètre : variable P) ;
5. diffusion du document intitulé [Pilote et Mécanique](#) explicitant la façon de renseigner le carnet de route et la marche à suivre en cas d'anomalie mécanique ;
6. au tableau d'état de la flotte fixé au mur de la salle Opérations, étiquette de l'avion retournée **côté rouge** et motif de l'indisponibilité portée en Observations.

MEMENTO

- en cas de projet de voyage au long cours, prévenir suffisamment à l'avance le secrétariat qui organisera avec la mécanique, dans la mesure du possible et si nécessaire, l'anticipation de la maintenance programmée ;
- consulter le tableau d'état de la flotte et le carnet de route ;
- « ouvrir le vol », relever le potentiel restant, vérifier que le potentiel réel P lu sur l'horamètre à la visite prévol est suffisant pour la durée prévue du vol et ses aléas ;
- à l'étape EMBARQUEMENT- PREPARATION DU POSTE, noter la valeur P lue sur l'horamètre (et celle de l'index en pressant 2 fois la touche V), puis la surveiller pendant le vol ;
- au retour, « saisir le vol » et :
 - à l'instar de l'autonomie résiduelle estimée, informer l'utilisateur suivant du potentiel réel s'il est faible et des anomalies constatées ;
 - renseigner le carnet de route avec soin sans oublier la colonne Incidents-Observations éventuelles ainsi que le tableau d'état de la flotte.

Utiliser la check-list pour détecter les erreurs et les omissions



Voler sur un avion au CDN non valide ou sans détenir un « laisser passer » est une infraction, aux conséquences fâcheuses en cas de contrôle de police ou d'accident aérien : responsabilité civile et pénale engagée, perte de certaines garanties des contrats d'assurances !

¹ Approbation Pour la Remise en Service