

ACAT - Commission interne pour la Sécurité des Opérations aériennes

Compte rendu de la 3ème réunion du vendredi 15 octobre 2010.

<u>Membres de la commission présents</u> : Louis-Patrice BUGEAT, Jacques LOURY, Thierry PEREIRA, Jean-louis RABILLOUD,	<u>Autres présents</u> : néant
<u>Membres de la commission absents, excusés</u> : Jean-louis CARRAFANCQ, Franck ISSARTES, Grégory LOUNNAS, Pascal PONSOT	

Résumé de l'ordre du jour (OJ transmis par courriel le 11/10/2010) :

1. Avancement des actions prises lors de la dernière réunion ;
2. Avancement de la mise en œuvre du Pack Sécurité ;
3. Incidents survenus le cas échéant au dernier trimestre écoulé et actions de prévention à mener ;
4. Avis et décisions sur les propositions :
 - de "demander au SIA que les cartes 1:500 000 mentionnent les MSA ;
 - d'améliorer les kits de protection et d'amarrage des avions et d'élaborer une consigne de mise en œuvre et sur l'usage du frein de parc en cas de température élevée ;
 - d'établir une fiche "Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR" ;
 - d'organiser une "campagne de sensibilisation des Pilotes de l'ACAT" à la Sécurité des vols ;
 - de classer certains "produits" de la commission dans "Documents/CISOA" du site web ACAT ;
5. Points divers.

Compte rendu

En préliminaire l'animateur de la CISOA :

- souligne l'importance de communiquer avec l'équipe pédagogique, en particulier lors de la réunion périodique des FI organisée par le Responsable des opérations en vol ;
- informe les membres présents que G.Lounnas, pour raisons personnelles, ne participera plus aux travaux de la CISOA.

1. **Avancement des actions** (non closes à la réunion du 25/06/10)

- action 1 : Fiche de contrôle des compétences : **close**

Fiche « Évaluation des compétences d'un nouveau membre PPL » disponible sur le site web ACAT menu Document/dossier CISOA/sous dossier « Documents émis par la commission »

- action 2 : Fiche de performances Avion : **close**

Fiche « Préparation du vol - Performances » disponible pour l'Aquila sur le site web ACAT.

L'intérêt de ce type de fiche a été rediscuté, du fait que la plupart des éléments qu'elle contient sont tirés du Manuel de vol.

Il en ressort qu'à défaut de posséder une copie ou des extraits du Manuel de vol chez soi ou à disposition sur le site web ACAT, l'intérêt est, lors de la préparation à « moyen terme » d'un vol, de pouvoir examiner ces performances.

Il ressort également qu'à priori une telle fiche n'est pas destinée à être utilisée en vol car

l'exploitation des courbes de performances, notamment d'atterrissage, est difficile et qu'il convient d'éviter l'emport de multiples fiches.

Décisions :

- poursuivre l'élaboration de telles fiches pour les autres avions à partir de la fiche de l'Aquila (action : T.Pereira),
- à l'occasion de la mise à jour des check-lists, insérer, si ce n'est pas déjà le cas, des « résumés de performances et des vitesses » sous forme de tableaux (à prendre en compte dans le cadre de l'action 8).

Dans ce but (actions : T.Pereira) :

- transmettre pour avis aux membres de la commission les tableaux de ce type qu'il détient pour le TB10, les TB20, les DR400's
 - en établir un pour le DA20
 - inviter les auteurs des check-lists du Sprinter et du Gardan à les lui soumettre.
- Action 3 : liste d'exercices en vol complémentaires : **close**

Exercices proposés aux FI pour réaliser des séances de perfectionnement, notamment lors des vols du Pack Sécurité. Document disponible sur le site web ACAT.

- Action 4 : Commentaires aux documents relatifs au thème « Prise de décision » présentés lors du Symposium : **close**

Commentaires disponibles dans le CR de la réunion précédente.

Décision : pour transmettre ces commentaires sous couvert du Président de l'ACAT à la FFA Commission Formation-Sécurité (D.Vacher), préparer un courrier, à faire valider par la CISOA (action : T.Pereira).

- Action 5 : Examiner avec le webmaster la possibilité d'utiliser la page d'accueil du site web ACAT pour y publier périodiquement des « messages » relatifs à la Sécurité des Opérations Aériennes : **en cours**

Attente de réalisation par le webmaster, B.Sandre (la solution prendra en compte le besoin exprimé dans l'action 27 qui est ainsi close).

- Action 7 : Consignes opérationnelles en cas de difficulté, d'incident ou d'accident : **close**

Document affiché sur la borne Sécurité.

- Action 8 : "refonder les Check-lists" : **en cours**

Décisions :

- abandon de la mise en place d'un groupe de travail sur ce sujet (cf Action 23) ;
- solliciter individuellement les auteurs des check-lists (action : T.Pereira) pour mettre à jour ces documents, en cherchant le cas échéant à les simplifier, en y insérant « la gestion des cartes dans l'horamètre » (cf demande du CA le 07/10/10) et, en relation avec l'action 2 si ce n'est pas déjà le cas, des « tableaux résumés des performances et des vitesses ».

La commission recommande :

- qu'un seul modèle de C/L soit disponible dans les avions, à savoir le modèle mis au point il y a quelques années pour permettre aux pilotes volant peu fréquemment d'y retrouver les items essentiels (aujourd'hui pour les DR400 ce modèle est intitulé « C/L détaillée »);

Remarque : l'usage par les élèves, au début de leur formation et à la demande de leur instructeur, du « Guide d'actions et de vérifications » qui apporte des compléments au contenu de ces C/L détaillées, reste d'actualité (ce guide n'existe que pour le DR42 et l'Aquila).

- de veiller à la cohérence entre le contenu des C/L et celui d'autres documents pédagogiques disponibles sur le site web ACAT, notamment les briefings Aquila et DA20.

- Action 10 : Liste d'ouvrages relatifs à la Sécurité : **en cours**.

Décision : insérer (action LP.Bugeat) un entête ACAT et compléter la liste par divers ouvrages du fonds documentaire de la bibliothèque du LAC et par un lien vers (ou une simple identification) des documents publiés par le BEA sur <http://www.bea.aero>.

- Action 11 : contenu-type d'un « Vol de Sécurité » : **close**

Six fiches ont été élaborées, approuvées et mises en diffusion est restreinte aux FI :

1. PACK SECU VOL MANIABILITE
2. PACK SECU VOL NAV1 CONDOM
3. PACK SECU VOL NAV2 AGEN
4. PACK SECU VOL NAV3 SCENARIO LIBRE
5. PACK SECU VOL NAV4 BRIVE TB20
6. PACK SECU VOL NAV5 LUCHON DR44-GY80

- Action 12 : Leçon type pour le pilotage en l'absence de références extérieures : **close**

Fiche PACK SECU VOL VSV élaborée, approuvée et mise en diffusion restreinte aux FI.

- Action 13 : Traduction d'un bulletin GASIL : **close** (abandon).
- Action 14 : Réaliser une vidéo sur le comportement de l'Aquila lors d'un atterrissage avec rebond et une autre sur un décollage au second régime : **close**

Vidéos réalisées par T.Pereira, LP Bugeat et JL Carrafanq. Il n'est plus nécessaire de demander un budget au CA (cf. action 21).

- Action 20 : Définir la mission de la CISOA : **close**

Décision : transmettre (action : J.Loury) la présentation de la CISOA (cf. annexe du CR) au CA en lui suggérant qu'elle soit communiquée au BEA-Antenne de Blagnac (Mr B.Boudou) et aux instances fédérales concernées par la Sécurité des vols.

- Action 21 : Allouer un budget pour effectuer les vols nécessaires à la réalisation des vidéos : **close** (cf action 14)
- Action 22 : Proposer des éléments de retour d'expérience (REX) sur les incidents survenus lors du 1er semestre 2010 : **en cours**.
- Action 23 : Mettre en place un groupe de travail pour la standardisation des check-lists mises à disposition par l'ACAT dans ses avions : **close** (abandon) (cf action 8).
- Action 24 : Présentation officielle à la CISOA du rôle de JD Thomas au sein du CA et vis à vis des instructeurs : **en cours** (attente de la présentation par le CA lors d'une réunion CISOA)
- Action 25 : Demander formellement que JD Thomas fasse partie de la CISOA en précisant le rôle particulier qui lui est assigné au sein de cette commission. : **en cours** (attente de réception de la demande du CA)

- Action 26 : Élaborer une fiche d'information précisant la différence entre un incident et un accident : en cours

Décision : modifier la fiche proposée comme suit (action : T.Pereira) :

- pour INCIDENT, retenir la définition du BEA ;
- pour ACCIDENT, résumer en une ou deux lignes la définition du BEA et mettre (par exemple, en note de bas de page) la définition originale et complète.
- Action 27 : Demander la mise en place sur le site web ACAT d'un menu "Sécurité des opérations aériennes". close

Demande effectuée par courriel le 20/08/2010 – réalisation à suivre, besoin regroupé avec l'action 5.

2. Avancement de la mise en œuvre du Pack Sécurité :

Point non examiné en l'absence d'informations détaillées sur ce sujet.

3. Événements survenus au dernier trimestre écoulé et actions de prévention à mener

Trois des quatre événements relevés par le Responsable des opérations en vol sont examinés :

- *15/08/2010 : Arrêt du DR42 F-GORM à la suite de la découverte de limaille dans le moteur au cours d'une visite de maintenance*

La présence de limaille est certainement due à la négligence du temps de chauffage avant roulage au point d'arrêt et les essais moteur. Action proposée : Insérer dans les check-lists :

-à la section "Après mise en route" : Régime moteur : 1100 tr/min maximum.

-à la section "Essais-moteur" : Temps de chauffe du moteur :

$T^{\circ} > 20^{\circ}\text{C}$: Essais-moteur à 0,05 minimum

$10^{\circ}\text{C} < T^{\circ} < 20^{\circ}\text{C}$: Essais-moteur à 0,10 minimum

$0^{\circ}\text{C} < T^{\circ} < 10^{\circ}\text{C}$: Essais-moteur à 0,15 minimum

$T^{\circ} < 0^{\circ}\text{C}$: Essais-moteur à 0,20 minimum.

La commission recommande :

- ✓ de communiquer sur cet événement, via la rubrique Infos du menu Accueil du site web ACAT et un courriel à l'ensemble des pilotes (action : T.Pereira);
- ✓ de ne pas changer la consigne existante de limitation du régime moteur à 1200 RPM au démarrage et lors des premières minutes de fonctionnement
- ✓ de ne définir que deux plages de Température extérieure pour la durée minimum de chauffe à la mise en puissance pour les Essais Moteur, à savoir :
 - $T_{\text{ext}} > +10^{\circ}\text{C}$: mise en puissance si V (Horamètre) $> 0,10$ H (6 minutes)
 - $T_{\text{ext}} < +10^{\circ}\text{C}$: mise en puissance si V (Horamètre) $> 0,20$ H (12 minutes).

Les valeurs définitives de la consigne devront être approuvées par les mécaniciens avant qu'elles figurent sur les C/L (action : T.Pereira).

Remarques :

- une durée de chauffe de 0,20 H (12 minutes) pouvant paraître un peu « excessive », une valeur à 0,15 H (9 minutes) serait un bon compromis ! Une consultation du manuel des moteurs concernés (Operator's manual) permettrait de se référer aux instructions du constructeur.
- Pour mémoire les C/L DR400 comportent actuellement à l'item ESSAIS MOTEUR Pression & Température Huile, la note de bas de page ci-après :

Si température d'Huile < 60°C (hors arc vert) : essai possible après
5' à 6' de chauffe à 1500 t/mn (sur horamètre, variable $V \geq 0,03$)

La valeur 0,03 tenait compte du déclenchement retardé automatiquement de 0,07 H et appliqué jusqu'au milieu de l'année 2009 : ainsi $0,07 + 0,03$ donnait bien une durée minimum de chauffe de 0,10 H (6 minutes).

- 21/08/2010 : *Accrochage d'une aile en escale du F-HARB contre un piquet lors de l'avitaillement.*

Le pilote a contacté son ancien FI pour l'informer du problème et lui demander conseil. Il a également demandé conseil à l'aéroclub, lequel a conclu de mettre pour le vol retour un scotch aluminium à l'endroit du dommage.

Décision : rappeler (action : T.Pereira), via la rubrique Infos du menu Accueil du site web ACAT et un courriel à l'ensemble des pilotes, l'existence et la présence dans chaque avion d'une fiche de « Consignes opérationnelles en cas de difficulté, d'incident et d'accident » où figurent les coordonnées téléphoniques des personnes, services ou organismes à contacter.

- 03/09/2010 : *Pénétration dans la zone P63 (île du Levant, au large de Hyères) malgré la présence à bord d'un GPS facilitant le positionnement de l'avion par rapport aux zones. Interpellation de la Gendarmerie à l'escale (Millau).*

Le pilote de très bonne foi, souhaite éventuellement expliquer comment les choses se sont déroulées au prochain séminaire et faire également profiter l'assemblée de l'histoire un peu similaire d'un autre pilote expérimenté.

Décision : proposition de l'intéressé retenue. Lors de l'exposé, insister sur la nature et le contenu des services qu'un pilote peut attendre lorsqu'il est en contact avec un CIV et que dès lors qu'il s'agit d'un vol en VFR sans ou avec Plan de vol, le commandant de bord est responsable de la trajectoire et du respect des règles de la circulation aérienne et en particulier des conditions de pénétration dans les espaces contrôlés ou dans les zones.

4. Avis et décisions sur les propositions :

- *de "demander au SIA que les cartes 1:500 000 mentionnent les MSA" :*

Décision : proposition non retenue considérant que :

- ✓ si la notion de MSA est pertinente pour l'IFR, celle-ci est peu adaptée pour le VFR, très « conservative » dans certains cas et insuffisante dans d'autres, notamment en cas d'incertitude de position en limite de deux secteurs quadrangulaires (par exemple, lors d'une navigation de T-Lasbordes vers Pamiers, la MSA serait de 2900ft, mais si on dépasse Pamiers vers le sud de moins de 10 NM, on rencontre un relief de 3300ft) ;
 - ✓ la surveillance continue de la trajectoire et de l'environnement ainsi que le respect des hauteurs ASFC minimum réglementaire et des VMC en les majorant le cas échéant sont suffisants ;
 - ✓ le pilote VFR dispose d'informations détaillées du relief au voisinage de sa position (carte 1 : 500 000, ce qui n'est en général pas le cas du pilote IFR.
- *d'améliorer les kits de protection et d'amarrage (contenu et contenant) des avions en stationnement prolongé hors d'un hangar et d'élaborer puis de diffuser une consigne relative à la meilleure façon de procéder et sur les conséquences techniques d'une utilisation prolongée du frein de parc en cas de température élevée :*

Exposé du problème : le contenu de ces kits est la plupart du temps dispersé dans l'armoire où il sont stockés ou dans la soute de l'avion, à cause d'un contenant inadapté (sac souple dont la

fermeture est "aléatoire"). Un petit coffret rigide serait mieux adapté. De plus ces kits sont en nombre insuffisant et souvent incomplets.

Le dispositif prévu pour protéger le tableau de bord du soleil (couverture de survie ?) n'est pas d'un positionnement aisé à l'intérieur de la cabine : une toile légère équipée des liens appropriés pour la fixer efficacement à l'extérieur et entourant la verrière, conviendrait mieux.

Un cache de filtre à air serait également nécessaire si des vents de poussières survenaient.

Enfin les kits ne comportent pas de cales de roue, permettant d'éviter que le frein de parc soit bloqué pendant plusieurs heures ou jours d'affilée. En effet, en cas de fortes chaleurs pendant le stationnement, la pression dans le circuit de freinage augmente de façon importante et peut, à terme, provoquer une perte d'étanchéité au niveau des « coupelles ».

Décisions :

- rédiger (action : J.Loury) une recommandation au CA, qui décidera la suite à donner et, en cas d'acceptation, définira les modalités d'application : responsable(s), calendrier, budget ;
- préparer (action : J.Loury) et soumettre à la CISOA. des « consignes de protection et d'amarrage ».
- *d'établir une fiche "Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR" :*

Décision : préparer un projet en prenant comme base les cours théoriques Radionavigation et GPS (action J.Loury- LP Bugeat).

- *d'organiser une "campagne de sensibilisation des Pilotes de l'ACAT" à la Sécurité des vols, basée sur une diffusion ciblée et commentée des documents publiés lors du symposium ou élaborés par la Commission :*

Décisions :

1. Proposition non retenue sous cette forme
2. La CISOA prendra en charge la définition de l'agenda du prochain séminaire ACAT.
3. rappeler (action J.Loury), via les Infos du menu Accueil du site web ACAT et un courriel à l'ensemble des pilotes, l'intérêt des présentations du symposium DSAC « Sécurité : aviation légère et sportive » et des vidéos de l'Institut pour l'amélioration de la Sécurité Aérienne, avec les adresses où les consulter.

Pour mémoire, les adresses sont :

- ✕ Présentations du Symposium DSAC :
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/28-novembre-2009-Securite-aviation.html>
- ✕ Vidéos : <http://vimeo.com/user1351762>
- ✕ Institut pour l'amélioration de la Sécurité Aérienne: <http://www.iasa-france.com>
- *de classer dans "Documents/CISOA" du site WEB ACAT certains "produits" de la commission (CR, docts émis, docts reçus):*

Décision : à mettre en œuvre, mais taille des .pdf ainsi classés limitée à 1 Mo !

5. Points divers

Le créneau horaire et le jour dans la semaine retenus pour réunir la CISOA une fois tous les trois mois ne devrait pas être une contrainte insurmontable pour celui qui organise quelque peu à l'avance son emploi du temps !

La prochaine réunion de la CISOA est fixée de 18:00 à 20:00 le **vendredi 14 janvier 2011**.

Tableau de suivi des actions 2010 (mise à jour du 15/10/2010)

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
1	Établir une fiche identifiant les éléments sur lesquels doit porter le contrôle de compétences d'un pilote titulaire d'une qualification de classe SEP et nouvellement inscrit à l'ACAT	T.Pereira	Close le 15/10/10
2	Établir une fiche de performances Avion pour l'identification exhaustive et rapide des limites d'utilisation	G.Lounnas	Close le 15/10/10
3	Dresser la liste d'exercices complémentaires à ceux identifiés dans le programme de formation pratique au PPL-A et qui seraient utiles de réaliser en instruction de perfectionnement ou de relaché (PER ou REL) d'un pilote pour améliorer ses compétences	JL.Rabilloud JL.Carrafancq	Close le 15/10/10
4	Identifier des actions complémentaires à celles proposées dans les documents relatifs au thème « Prise de décision » présentés lors du Symposium http://www.dgac.fr/html/actu_gd/secu3/secu-avlegere/sec-av.html)	tous	Close le 25/06/10
5	Examiner avec le webmaster la possibilité d'utiliser la page d'accueil du site web ACAT pour y publier périodiquement des « messages » relatifs à la Sécurité des Opérations Aériennes	J.Loury	25/06/10 en cours avec action 27
6	Aménager la borne Sécurité pour : • que l'affichage ne soit pas trop chargé (se limiter par exemple à l'identification de procédures applicables en ce domaine) ; • y mettre à disposition des pilotes les formulaires relatifs à la Sécurité des Opérations Aériennes et les consignes pour utiliser ces formulaires	T.Pereira	Close le 25/06/10
7	Mettre à jour les données de la fiche Sécurité mise à disposition dans les avions intitulée « en cas d'incident ou d'accident » et en réduire ses dimensions au format A5	J.Loury	Close le 25/06/10
8	Mettre à jour les données relatives à la Sécurité des Opérations Aériennes présentes dans les C/L ou Guide des Robin DR400	J.Loury	25/06/10 en cours
9	Identifier les applications téléchargeables sur les téléphones portables et utiles à la Sécurité des Opérations Aériennes afin de proposer de les insérer dans le « Mémo du pilote VFR 2010 »	G.Lounnas	Close le 25/06/10
10	Établir une liste d'ouvrages de référence en matière de Sécurité des Opérations Aériennes	LP.Bugeat	27/03/10 en cours
11	Définir le contenu-type d'un « Vol de Sécurité » à effectuer avec un instructeur de vol par tout pilote titulaire d'une qualification de classe SEP • en lien avec le PACK SECURITE FFA, la CISOA pourrait proposer pour le règlement intérieur l'exigence d'exécuter ce vol soit pour la réinscription annuelle à l'ACAT soit en alternance avec l'heure de vol avec FI nécessaire pour proroger une SEP par expérience (tous les 2 ans)	G.Lounnas	Close le 15/10/10

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
12	Définir le contenu d'une leçon-type relative au Pilotage Sans Visibilité (le cas échéant à développer en plusieurs vols) dont l'objectif serait d'aller au delà de l'acquisition du savoir-faire d'un demi-tour en palier exigé pour le PPL-A	G.Lounnas	Close le 15/10/10
13	Sélectionner un bulletin dans la publication anglaise GASIL (General Aviation Safety Information Leaflet) , le traduire et le présenter à la CISOA qui déterminera si une diffusion via le site web ACAT (périodiquement ou selon intérêt) serait pertinente et faisable	G.Lounnas	Close le 15/10/10 abandon
14	Organiser la conception et la réalisation de vidéos (filmées avec des avions ACAT) sur diverses situations critiques, la première ayant par exemple pour but de montrer "le rebond" sur Aquila lors d'un atterrissage "plat".	G.Lounnas	Close le 15/10/10
15	Recommander aux FI de veiller à ce que les pilotes avec qui ils volent occasionnellement n'omettent pas : • d'avoir des cartes à jour ; • de consulter les SUP-AIP ; • de prendre connaissance de l'activité des zones de voltige.	T.Pereira	Close le 25/06/10
16	Identifier avec le Responsable régional FFA pour la sécurité des vols (Gérard DESIMONE) et/ou de la Commission Formation-Sécurité FFA (Daniel VACHER) le moyen approprié pour relayer vers les FI le Flash Sécurité émis occasionnellement par FFA	J.Loury	Close le 25/06/10
17	Finaliser la fiche d'utilisation des gilets de sauvetage, comportant les éléments ci-après : • rappel des exigences réglementaires [en particulier un gilet dont l'enveloppe est ouverte (i.e. descellée) est considéré comme « impropre à l' utilisation »] • recommandations pratiques (cf ci-dessous) • consignes de réservation • principe d'une contribution forfaitaire de 5 euros aux frais de remise en conditions après usage [recommandations : CDB utilise un gilet « veste » et le porte sur lui pendant le vol, les passagers enfilent leur gilet sur ordre du CDB].	T.Pereira	Close le 25/06/10
18	Faire clarifier par le Conseil d'administration ACAT la mise en œuvre et le financement du PACK SÉCURITÉ défini par le Comité Régional -FFA	T.Pereira	Close le 25/06/10
19	Transmettre à FFA les remarques et suggestions de la CISOA relatives au « Mémo du pilote VFR 2010 »	J.Loury	Close le 25/06/10
20	Définir la mission de la CISOA	J.Loury	Close le 15/10/10
21	Allouer un budget pour effectuer les vols nécessaires à la réalisation des vidéos	R.Breil (CA)	Close le 15/10/10 abandon

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
22	Proposer des éléments de retour d'expérience (REX) sur les incidents survenus lors du 1er semestre 2010	LP.Bugeat F.Issartes	15/10/10 en cours
23	Mettre en place un groupe de travail pour la standardisation des Check-lists mises à disposition par l'ACAT dans ses avions	T.Pereira	Close le 15/10/10 abandon
24	Présenter officiellement à la CISOA le rôle de JD Thomas au sein du CA et vis à vis des instructeurs	R.Breil (CA)	15/10/10 en cours
25	Demander formellement que JD Thomas fasse partie de la CISOA en précisant le rôle particulier qui lui est assigné au sein de cette commission.	R.Breil (CA)	15/10/10 en cours
26	Élaborer une fiche d'information précisant la différence entre un incident et un accident	T.Pereira	15/10/10 en cours
27	Demander la mise en place sur le site web ACAT d'un menu "Sécurité des opérations aériennes".	J.Loury	Close le 15/10/10 réalisation avec action 5
28	Élaborer les fiches « Préparation de vol et performances Avion » pour les DR400, le TB 10 et le TB20, sur le modèle de la Fiche de l'AQUILA	T.Pereira	14/01/11
29	Élaborer un « tableau résumé des performances et des vitesses » pour le Diamond DA20	T.Pereira	14/01/11
30	Demander aux auteurs des check-lists du Sprinter et du Gardan d'élaborer un « tableau résumé des performances et des vitesses »	T.Pereira	14/01/11
31	Préparer un courrier, à faire valider par la CISOA, pour transmettre, c/o Président de l'ACAT, à la commission Formation-Sécurité de la FFA (D.Vacher) les commentaires (résultant de l'action 4) aux documents relatifs au thème « Prise de décision » du Symposium « Sécurité aviation légère et sportive » du 28/11/2010.	T.Pereira	14/01/11
32	Faire approuver ou amender les valeurs proposées de durée minimum de chauffe, par l'équipe des mécaniciens : • T ext > +10°C : mise en puissance si V (Horamètre) > 0,10 H (6 minutes) • T ext < +10°C : mise en puissance si V (Horamètre) > 0,20 H (12 minutes).	T.Pereira	14/01/11

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
33	Faire une communication à propos du problème survenu au moteur du F-GORM et de la modification de la consigne de durée minimum de chauffe	T.Pereira	14/01/11
34	Rappeler l'existence et la présence dans chaque avion d'une fiche de « Consignes opérationnelles en cas de difficulté, d'incident et d'accident » où figurent les coordonnées téléphoniques des personnes, services ou organismes à contacter	T.Pereira	14/01/11
35	Recommander au CA d'améliorer les kits de protection et d'amarrage des avions en stationnement prolongé hors d'un hangar	J.Loury	14/01/11
36	Préparer une consigne relative à la protection et l'amarrage des avions et à l'usage du frein de parc, en stationnement prolongé hors d'un hangar	J.Loury	14/01/11
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
38	Rappeler l'intérêt et l'existence des documents (présentations et vidéos) élaborés à l'occasion du symposium DSAC « Sécurité : aviation légère et sportive » du 28 novembre 2009, en indiquant les adresses des sites web où ils peuvent être consultés	J.Loury	14/01/11

ANNEXE

PRESENTATION DE LA COMMISSION INTERNE POUR LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS AÉRIENNES

1. Mission

- observer la préparation et le déroulement des vols à l'ACAT, en relevant le cas échéant les dysfonctionnements ou points faibles au plan de la sécurité ;
- analyser ces faits ainsi que les incidents et accidents survenus à l'ACAT et dans l'aviation légère et sportive ;
- émettre des recommandations pour améliorer les conditions et les moyens d'opérations et de formation, dans un objectif de Prévention.

2. Domaines concernés

- Opérations (exploitation et maintenance)
- Formation théorique et pratique

3. Méthode de travail

- un groupe de 7 à 8 personnes, incluant le responsable des opérations en vol, des instructeurs et des pilotes expérimentés
- une réunion chaque trimestre
- entre ces réunions, travail sur les actions décidées et information mutuelle des membres du groupe par échange de courriels

4. Produits

- Recommandations
- Consignes opérationnelles
- Documents divers

5. Mode de communication¹

- courriers, notes
- entrevues/rencontres
- publications sur le site web ACAT
- campagnes d'information/de sensibilisation.

6. Destinataires

- Conseil d'Administration
- Responsable des opérations en vol
- Équipe pédagogique (responsable pédagogique, instructeurs de vol, instructeurs au sol)
- Équipe de l'unité d'entretien (mécaniciens)
- Élèves et Pilotes
- Services de la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile et Organismes associés
- Instances fédérales

¹ Les communications externes à l'ACAT devront être approuvées par le Président du CA-ACAT