

	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Annexe au CR de la 12 ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	Page 1/9

### **Courriels Groupe 1 : pénétration involontaire du F-GSBJ dans la CTR -LFBO**

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

From: "GUAUS, Bruno" <[bruno.guaus@airbus.com](mailto:bruno.guaus@airbus.com)>

To: "POSTAL, Marc" <[marc.postal@airbus.com](mailto:marc.postal@airbus.com)>; "Jacques" <[loury.j@orange.fr](mailto:loury.j@orange.fr)>;

"RABILLOUD, Jean-louis" <[jean-louis.RABILLOUD@airbus.com](mailto:jean-louis.RABILLOUD@airbus.com)>; "MARION, Gaetan"

<[gaetan.MARION@airbus.com](mailto:gaetan.MARION@airbus.com)>; "Thierry Pereira" <[thierry.pereira@acat-toulouse.org](mailto:thierry.pereira@acat-toulouse.org)>; "louis  
bugeat" <[lpbugeat2@yahoo.fr](mailto:lpbugeat2@yahoo.fr)>

Sent: Monday, October 15, 2012 8:13 AM

Subject: RE: FGSSBJ

Bonjour, certainement que ceci ne se serait pas produit avec une bonne MTO. Celle-ci a certainement contribué à une surcharge momentanée de travail conduisant à l'évènement. La connaissance de la zone entourant LFCL est nécessaire, mais peut-être qu'il faudrait aussi insister sur la décision d'entreprendre un vol dans certains cas. J'habite au-dessus de DS, je bénéficie d'un bon point d'observation, ce jour-là, c'était gris, bas et pluvieux, pas très attractif à mon sens qui plus est pour du loisir et pour des pilotes dont l'entraînement n'est pas celui d'un instructeur ou d'un pro.

Bonne journée

Bruno

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

From: POSTAL, Marc

Sent: 15 October 2012 08:08

To: Jacques; RABILLOUD, Jean-louis; MARION, Gaetan; Thierry Pereira; GUAUS, Bruno; 'louis  
bugeat'

Subject: RE: FGSSBJ

Bonjour à tous,

J'admets que l'incident est sérieux.

Mais nous devons faire attention à ne pas noyer les pilotes du club sous les documents publiés, car ils perdraient de leur intensité: En effet, entre les flashes sécurité, les conseils sécurité et le bulletin sécurité LFCL, on peut craindre une saturation.

Bonne journée,

Marc

CISOA Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 2/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

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

From: Jacques [mailto:loury.j@orange.fr]

Sent: 13 October 2012 10:00

To: RABILLOUD, Jean-louis; MARION, Gaetan; Thierry Pereira; POSTAL, Marc; GUAUS, Bruno; 'louis bugeat'

Subject: Re: FGSBJ

Bonjour,

J'adhère à la suggestion de Jean-Louis (je l'enseigne à mes élèves et le pratique moi-même) en indiquant que l'angle de route doit être inférieur à 125° et non pas supérieur (il suffit sur l'OBS du VOR d'afficher un R125 et de vérifier qu'à un cap vers l'Est l'aiguille de l'indicateur reste bien à droite).

Il faudra aussi mentionner que si le pilote utilise un GPS et compte sur l'alarme de proximité d'une limite de Zone ou de CTR ou de TMA, il doit être sûr que la base de données de son GPS est à jour des informations aéronautiques les plus récentes.

A mon avis cet incident justifierait de diffuser un Flash Sécurité des Vols.

Y aurait-il un volontaire pour rédiger un texte, ceci pour soulager Thierry ?

Merci.

Bien cordialement

Jacques Loury

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

From: "RABILLOUD, Jean-louis" <[jean-louis.RABILLOUD@airbus.com](mailto:jean-louis.RABILLOUD@airbus.com)>

To: "MARION, Gaetan" <[gaetan.MARION@airbus.com](mailto:gaetan.MARION@airbus.com)>; "Thierry Pereira" <[thierry.pereira@acat-toulouse.org](mailto:thierry.pereira@acat-toulouse.org)>; "Jacques" <[loury.j@orange.fr](mailto:loury.j@orange.fr)>;

"POSTAL, Marc" <[marc.postal@airbus.com](mailto:marc.postal@airbus.com)>; "GUAUS, Bruno"

<[bruno.guaus@airbus.com](mailto:bruno.guaus@airbus.com)>; "louis bugeat" <[lpbugeat2@yahoo.fr](mailto:lpbugeat2@yahoo.fr)>

Sent: Friday, October 12, 2012 12:27 PM

Subject: RE: FGSBJ

Bonjour à tous,

Le rappel des 2 parties de CTR me paraît nécessaire. Il faut seulement que le message soit clair et non ambigu.

De mémoire, je crois que c'est plutôt le radial 125 qui est // à la limite de CTR, et avec déjà une marge.

On peut aussi passer le message en disant que prendre une route > 125 avant d'être suffisamment éloigné du circuit conduit dans la CTR 1 ou la CTR2.

Dans la trace radar du BJ, on voit une route 180 pendant plusieurs Nm avant le 360 !!

Bon WE

JLR

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 3/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

-----Message d'origine-----

De : MARION, Gaetan

Envoyé : vendredi 12 octobre 2012 12:02

À : Thierry Pereira; 'Jacques'; POSTAL, Marc; RABILLOUD, Jean-louis; GUAUS, Bruno; 'louis bugeat'

Objet : RE: FG SBJ

Bonjour à tous,

C'est effectivement utile, je pense, de rappeler aux pilotes la proximité immédiate des CTR de LFBO, mais je ne suis pas sûr qu'il soit opportun de trop insister sur le "2000ft QNH" : dans le cas qui nous intéresse, l'incursion dans l'espace de Classe D a eu lieu au-dessus de la CTR1 (zone entre Montlaur et la NDB Tango Sierra), donc le fait de voler à moins de 2000ft n'aurait rien changé au problème (c'est la CTR1 qui aurait été violée au lieu de la CTR2...). Il ne faudrait pas que les pilotes retiennent un message du type "tant que je suis à moins de 2000ft, je suis sûr de ne pas interférer avec les CTR de Blagnac"...

En revanche, rappeler le coup de la radiale 120 (ou QDM 300 pour les retours vers LFCL) me semble utile.

Bon week-end à tous,

Gaëtan MARION

-----Message d'origine-----

De : Thierry Pereira [mailto:thierry.pereira@acat-toulouse.org]

Envoyé : vendredi 12 octobre 2012 11:47

À : 'Jacques'; POSTAL, Marc; RABILLOUD, Jean-louis; MARION, Gaetan; GUAUS, Bruno; 'louis bugeat'

Objet : TR: FG SBJ

Bonjour à vous,

Voici le témoignage du pilote.

Comme c'est arrivé à Robert Castel l'an dernier, le pilote pense être à un endroit et encorne la classe D (un peu ou complètement selon son cap) car tout se ressemble un peu.

Dans un premier temps je compte mettre une affiche au tableau de la zone en mettant en évidence :

- la classe D en rouge en surlignant "2000ft QNH" ;
- le radial 120° de TOU qui peut servir de garde-fou.

Bonne fin de semaine,

Thierry.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 4/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

-----Message d'origine-----

De : Laurent NEGRETTO [mailto:L.NEGRETTO@espacecharpente.com]  
Envoyé : jeudi 11 octobre 2012 11:05  
À : Thierry Pereira  
Objet : FGSBJ

Thierry,

Je vais contacter directement Mme Picard.

Peux-tu STP me confirmer le n° de M. Castel, il ne fonctionne pas...

Je t'explique ma démarche :

J'ai décollé en 34 avec pour objectif un vol local vers l'est.

J'ai décidé de monter à 2500 ft dès la fin de la branche vent traversier pour sécuriser le vol par rapport à l'altitude tour de piste.

Les nuages et pluie fine m'ont obligé (pour garder la visibilité) à orienter mon vol vers la droite.

Un avion qui avait décollé derrière moi s'est annoncé en fin de vent arrière direction Castelnaudary à 2000 ft.

J'ai donc pris la décision de rester à 2500 et de faire un 360 pour voir les conditions météo et essayer de visualiser cet avion. C'est à ce moment-là, je présume, que je suis rentré dans la zone D.

N'ayant pas visuel sur l'avion, qui avait quitté la fréquence, j'ai fait un second 360.

La météo ne me convenait pas, ni la sécurité, j'avais visuel sur la piste j'ai préféré interrompre le vol et revenir sur LFCL pour atterrir.

Le vol à mon souvenir a duré 20 min env. procédures comprises.

Si tu as besoin de plus d'explications et/ou de précisions, je suis à ta disposition.

A+

Cordialement,

Laurent NEGRETTO

-----Message d'origine-----

De : Thierry Pereira [mailto:thierry.pereira@acat-toulouse.org]  
Envoyé : jeudi 11 octobre 2012 10:31  
À : Laurent NEGRETTO  
Objet : RE: FGSBJ

Re,

Pourquoi pas contacter Mme Picard pour expliquer ta démarche. Tant que j'y pense, pour la CISOA, pourrais-tu me faire un résumé s'il te plait ?

A bientôt,

Thierry.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 5/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

-----Message d'origine-----

De : Laurent NEGRETTO [mailto:L.NEGRETTO@espacecharpente.com]  
Envoyé : mercredi 10 octobre 2012 15:10  
À : Thierry Pereira  
Objet : RE: FGSBJ

Bonjour Thierry,  
Message bien reçu.....  
Faut' il que je contacte Mme Ricard?  
A+  
Cordialement,  
Laurent NEGRETTO

-----Message d'origine-----

De : Thierry Pereira [mailto:thierry.pereira@acat-toulouse.org]  
Envoyé : mardi 9 octobre 2012 14:16  
À : Laurent NEGRETTO  
Objet : TR: FGSBJ

Rebonjour Laurent,  
Donc, tu peux contacter Robert Castel au 06 88 93 59 99 (membre du Club qui a fait la même bêtise l'an dernier).  
A bientôt,  
Thierry.

-----Message d'origine-----

De : [chantal.ricard@aviation-civile.gouv.fr](mailto:chantal.ricard@aviation-civile.gouv.fr)  
[mailto:chantal.ricard@aviation-civile.gouv.fr]  
Envoyé : lundi 8 octobre 2012 16:24  
À : [thierry.pereira@acat-toulouse.org](mailto:thierry.pereira@acat-toulouse.org)  
Objet : FGSBJ

bonjour  
ci joint la trajectographie du FGSBJ le 7 octobre cordialement Chantal  
RICARD QS/SNA SUD  
05 67 22 92 26

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 6/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

## Courriel 2 : Déverrouillage de la verrière en vol du F-GSRR

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

**From:** [Thierry Pereira](mailto:Thierry.Pereira)

**To:** [Jacques](mailto:Jacques)

**Sent:** Thursday, December 06, 2012 2:47 PM

**Subject:** Incident RR : Déverrouillage de la verrière en vol

Bonjour,

Ce midi, Mr Detroyat a fait un vol avec ses 3 passagers et la verrière s'est déverrouillée en vol (j'étais en TDP également).

Il a quitté le circuit et le contrôle ne comprenait pas son attitude (il a quitté le circuit par le Sud sans répondre à la radio et a demandé l'urgence en très longue finale).

Voilà donc un nouvel incident que nous pourrions évoquer à la prochaine CISOA.

J'y retourne. A bientôt,

Thierry.

## Courriels Groupe 3 : Accident du F-GUYA à Figeac

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

**From:** <[thierry.pereira@acat-toulouse.org](mailto:thierry.pereira@acat-toulouse.org)>

**To:** "Jacques" <[loury.j@orange.fr](mailto:loury.j@orange.fr)>

**Cc:** "GUAUS, Bruno" <[bruno.guaus@airbus.com](mailto:bruno.guaus@airbus.com)>; "RABILLOUD, Jean-louis" <[jean-louis.RABILLOUD@airbus.com](mailto:jean-louis.RABILLOUD@airbus.com)>; "POSTAL, Marc" <[marc.postal@airbus.com](mailto:marc.postal@airbus.com)>; "MARION, Gaetan" <[gaetan.MARION@airbus.com](mailto:gaetan.MARION@airbus.com)>; "Bugeat LPatrice (perso)" <[lpbugeat1@orange.fr](mailto:lpbugeat1@orange.fr)>

**Sent:** Wednesday, November 21, 2012 10:38 PM

**Subject:** Re: Indispo Yankee Alpha

Bonsoir à vous,

allez, je sors de mon silence (j'étais de repos aujourd'hui et paradoxalement, les tâches au Club ne manquent pas en ce moment si bien que je traite les 25 mails ce soir pour prendre de l'avance pour demain matin).

Naturellement, l'évènement est tellement gros que nous en discuterons à la prochaine CISOA, et voilà que j'en ai oublié de vous le rapporter. Mille excuses !! Voici donc l'historique et vous trouverez l'ASR/REX en annexe détaillant les circonstances de cette remise-de-gaz bien loupée :

- L'équipage a pris le soin de contacter la Gendarmerie après l'accident, avant ou après avoir appelé d'ailleurs le Secrétariat et avant de me contacter à mon retour de vol. J'ai bien noté, et Mr De Veyrinas pourra le confirmer demain soir, qu'ils ont bel et bien appelés la Gendarmerie et le BEA après l'accident, MAIS QUE LES DEUX AUTORITES (Gendarmerie & BEA) AVAIENT ETE ASSEZ LAXISTES A LEUR APPEL. En gros, il n'y a pas de blessé, vous avez dégagés la piste, eh bien c'est bon !" ;

- Après la folle soirée (retour au Club vers 22h car c'est finalement moi qui suis allé les chercher en voiture), j'ai pris RDV avec Mr De Veyrinas pour le lendemain (la nuit porte conseil et remet les idées au clair, ne dit-on pas...) et le REX FFA a été rédigé à ce moment (vendredi à 16h30, soit 24h après l'évènement). L'autre REX/ ASR du BEA, a quant à lui était rédigé le Samedi après midi, soit 48h après l'évènement ;

- Mardi matin, Mr De Veyrinas s'est déplacé à l'antenne BEA de la DAC Sud pour répondre à la convocation et raconter à nouveau son histoire. L'intervenant s'est assuré de la cohérence de son raisonnement, de sa licence, de la présence d'un pilote à droite comme l'exige son triptyque médical;

- Mardi après-midi, j'ai fait un vol avec Mr De Veyrinas (à sa demande) afin de vérifier la qualité de ses atterrissages et les actions en RDG. En bref, tout est bon : atterrissages très corrects et bonne gestuelle en RDG ! Afin de conjurer le sort, Mr De Veyrinas souhaite reposer à Figeac en ma présence prochainement.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 7/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

- Demain Jeudi à 19h, le Bureau souhaiterait entendre Mr De Veyrinas. J'y serai également.  
A bientôt,  
Thierry.

On Wed, 21 Nov 2012 17:05:43 +0100,  
Jacques" <[loury.j@orange.fr](mailto:loury.j@orange.fr)> wrote:

Bruno,

Tu dois confondre avec un autre aérodrome car la différence de niveau entre les deux extrémités de piste à Figeac-Livernon n'est que de ...7 pieds !

A+

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

Wednesday, November 21, 2012 4:32 PM

RE: Indispo Yankee Alpha

Bonjour, en prévision des discussions à venir, il me semble que la piste à Figeac a une particularité, sa pente.

Cordialement

Bruno

RABILLOUD, Jean-louis

21 November 2012 10:18

POSTAL, Marc; MARION, Gaetan; Jacques; GERVAIS, Pierre; PRISSE, Lucien, GUAUS, Bruno; Pereira Thierry (T); Bugeat LPatrice (perso); Monique CALDERARA; RIDDICK, Graeme

RE: Indispo Yankee Alpha

D'accord avec Marc, je pense même que pour éviter d'autres questions, on pourrait être un peu plus précis, en écrivant :

« Avion endommagé à l'atterrissage, réparation en cours »

En plus, cela aurait un effet pédagogique immédiat pour tous, même pour ceux qui n'auraient peut-être pas posé de question !

On doit pouvoir inscrire cela dans le tableau de réservation en commentaire, je pense ?

JLR

POSTAL, Marc

mercredi 21 novembre 2012 09:53

MARION, Gaetan; RABILLOUD, Jean-louis; Jacques; GERVAIS, Pierre;

PRISSE, Lucien, GUAUS, Bruno; Pereira Thierry (T); Bugeat LPatrice (perso); Monique CALDERARA; RIDDICK, Graeme

RE: Indispo Yankee Alpha

Bonjour à tous,

Je comprends la position des uns et des autres. Je pense que ça ne nuirait pas à l'analyse de la CISOA de dire aux membres du club que le F-GUYA est indisponible suite à un incident nécessitant une réparation : c'est la vie de la flotte du club.

Bonne journée,

Marc

CISOA Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 8/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

MARION, Gaetan

21 November 2012 09:48

RABILLOUD, Jean-louis; Jacques; GERVAIS, Pierre; PRISSE, Lucien, GUAUS, Bruno; POSTAL, Marc; Pereira Thierry (T); Bugeat LPatrice (perso); Monique CALDERARA; RIDDICK, Graeme

RE: Indispo Yankee Alpha

Rebonds à l'atterrissage à Figeac, train avant plié, l'hélice a touché la piste. Les pilotes n'ont rien. Pour ce qui est du besoin de communiquer, je m'en remets à la décision de Lucien, mais j'ai déjà reçu des messages de membres me demandant ce qui se passe avec le YA et pourquoi il est bloqué aussi longtemps dans le planning de réservation des vols.

Bonne journée à tous,

RABILLOUD, Jean-louis

mercredi 21 novembre 2012 09:24

Jacques; GERVAIS, Pierre; PRISSE, Lucien; MARION, Gaetan, GUAUS, Bruno; POSTAL, Marc; Pereira Thierry (T); Bugeat LPatrice (perso); Monique CALDERARA; RIDDICK, Graeme

RE: Indispo Yankee Alpha

N'ayant pas volé le WE dernier, je ne suis au courant de rien.

Que s'est-il passé (dans les grandes lignes) ?

JLR

Jacques [mailto:loury.j@orange.fr]

mercredi 21 novembre 2012 09:07

GERVAIS, Pierre; PRISSE, Lucien; MARION, Gaetan, GUAUS, Bruno; POSTAL, Marc; RABILLOUD, Jean-louis; Pereira Thierry (T); Bugeat LPatrice (perso); Monique CALDERARA; RIDDICK, Graeme

Re: Indispo Yankee Alpha

Bonjour,

La CISOA n'a pas été informée de cet évènement !

Avant de communiquer à ce sujet, il conviendrait de laisser le temps aux diverses instances d'en obtenir la description et de l'analyser.

S'il s'agit de communiquer sur l'indisponibilité de l'avion et sa durée, le planning des réservations ne suffit-il pas, dans un premier temps ?

Bien cordialement

J.Loury

animateur de la CISOA

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE</b>	Page 9/9
	<b>Annexe au CR de la 12ème réunion du vendredi 21 décembre 2012</b>	

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

Tuesday, November 20, 2012 2:29 PM

Indispo Yankee Alpha

Bonjour à tous,

Suite à l'accident du F-GUYA la semaine dernière et la période d'indisponibilité qui va s'en suivre, je pense que ça serait bien de faire un petit mot de communication pour tenir informé les membres que cet avion ne sera pas disponible avant février (date TBC ?). J'ai reçu quelques échos de membres qui me demandent pourquoi l'avion est flaggé « mécanique » pour les mois à venir...

Qu'en pensez-vous ?

Pour ce qui est de l'évènement en lui-même, je ne connais ni le contexte ni –évidemment ! - les causes, mais je pense que nous

pourrons aborder le point à la prochaine CISOA (le 07 décembre).

Nous déciderons alors de l'opportunité d'un « flash sécurité » si nous pensons que cela peut être utile.

Lucien, Pierre, en vos qualités respectives de Président et de Responsable Liaison Mécanique, êtes-vous OK pour communiquer sur la période de non-disponibilité du YA ?

Merci d'avance,

A+

#### **Courriel 4 : bandes gazonnées jouxtant le parking Hangar n°1**

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

**From:** [MARION, Gaetan](#)

**To:** [Jacques](#) ; [GUAUS, Bruno](#)

**Cc:** [RABILLOUD, Jean-louis](#) ; ['Bugeat LPatrice \(perso\)'](#) ; [Thierry Pereira](#) ; [POSTAL, Marc](#)

**Sent:** Friday, December 07, 2012 4:03 PM

**Subject:** RE: Conseil sécurité: mixture issue 2

Merci pour ton retour sur le transpondeur. Je n'avais pas considéré la vitesse car l'EHS (Enhanced Surveillance) ne s'applique pas à nos aéronefs légers (MTOW < 5700 kg et max CRZ TAS < 250 kt). C'est l'ELS (Elementary Surveillance) qui s'applique à nos machines, donc pas de DAP (et donc pas de vitesse). A moins que ma lecture de la documentation Eurocontrol soit erronée.

Pour ce qui est des bandes gazonnées, le CA a mentionné que le sujet avait déjà été levé il y a quelques temps, et avait déjà été rejeté pour des raisons de sécurité : le CA ne souhaite pas inciter les pilotes à rouler sur les bandes gazonnées d'un aérodrome disposant de RWY et TWY en dur, sur lequel les pelouses ne sont pas nécessairement prévues pour la circulation. Remblayer les 2 parties de pelouses du parking 1 permettrait d'assurer un roulage en sécurité des aéronefs devant notre hangar, mais habituerait également nos pilotes à ce genre de pratique, y compris sur d'autres terrains que LFCL (ou d'autres parkings que le notre) sur lesquels rien ne garantit que les zones de gazon soient propices au roulage.

A bientôt,

**Gaëtan MARION**