

|                                                                                  |                                                                       |                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>                     |  |
|                                                                                  | CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations<br>Aériennes |                                                                                    |
|                                                                                  | <b>Compte-rendu de la 39ème réunion (18/09/2019)</b>                  | Page 1/11                                                                          |

|                                                                                                                                                                                   |                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| <b>Membres de la commission présents :</b> Bernard ADES, Louis-Patrice BUGEAT, Jean-Pierre CAMELIN, Bruno GUAUS, Jacques LOURY, Hugues MEUNIER, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD | Autres présents : |
| <b>Membres absents, excusés :</b> Baptiste CADOT                                                                                                                                  |                   |
| <b>Membre absents :</b>                                                                                                                                                           |                   |

|        |                                                                                                  |    |
|--------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1      | Avancement des actions.....                                                                      | 2  |
| ✓      | Actions closes.....                                                                              | 2  |
| ✓      | Actions ouvertes.....                                                                            | 2  |
| 2      | Publication/avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité ..... | 3  |
| ✓      | Publications .....                                                                               | 3  |
| ✓      | Flashs Sécurité des vols à venir.....                                                            | 3  |
| ✓      | Conseils sécurité à venir.....                                                                   | 3  |
| 3      | Événements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions afférentes .....  | 3  |
| 3.1    | Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA .....                                        | 3  |
| 3.1.1  | Fonctionnement de l'application.....                                                             | 3  |
| 3.1.2  | Bilan des déclarations déposées et des notifications à l'autorité.....                           | 3  |
| 3.1.3  | Déclarations clôturées depuis la réunion du 26/06/2019.....                                      | 3  |
| 3.1.4  | Déclarations en cours de traitement .....                                                        | 3  |
| 3.1.5  | Avancement des actions citées dans la Synthèse du Plan d'actions des REX publiés .....           | 3  |
| 3.2    | Leçons à tirer d'autres événements ou situations .....                                           | 5  |
| 3.2.1  | Accident survenu en instruction (second régime après un touch & go).....                         | 5  |
| 3.2.2  | Difficultés pour obtenir une autorisation d'utiliser un AD à usage restreint.....                | 6  |
| 3.3    | Autres événements et/ou actions .....                                                            | 6  |
| 3.3.1  | Communication vers les adhérents ACAT'.....                                                      | 6  |
| 3.3.2  | LME : élaboration et publication.....                                                            | 6  |
| 3.3.3  | Prise en compte des conclusions de l'action 2017-DEC-07 sous forme d'action(s).....              | 7  |
| 3.3.4  | Relations avec l'ISAL .....                                                                      | 7  |
| 3.3.5  | Enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications CISOA .....           | 7  |
| 3.3.6  | Procédure générale d'évacuation.....                                                             | 7  |
| 3.3.7  | Postures de Sécurité à adopter en cas d'atterrissage/amerrissage d'urgence .....                 | 8  |
| 3.3.8  | Incident DR44 F-GSRR .....                                                                       | 8  |
| 3.3.9  | Brochure EASA sur l'hypoxie .....                                                                | 8  |
| 3.3.10 | Actions vers FFA-Commission Prévention Sécurité.....                                             | 8  |
| 4      | Travaux sur les Livrets des procédures DA20 et DR400.....                                        | 8  |
| 5      | Planification d'actions à moyen ou long terme.....                                               | 9  |
| 5.1    | Site web ACAT- page Séminaires-colloques .....                                                   | 9  |
| 5.2    | Amendements du Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol .....                 | 9  |
| 5.3    | Conception d'une vidéo de promotion sur la Sécurité au sol .....                                 | 10 |
| 6      | Sécurité Terrain LFCL .....                                                                      | 10 |
| 6.1    | AIP.....                                                                                         | 10 |
| 6.2    | Fiche ICARUS LFCL.....                                                                           | 10 |
| 6.3    | Survol de la base ULM de St Lieux lès Lavaur .....                                               | 10 |
| 7      | Séminaire du pilote privé Avion et ULM .....                                                     | 11 |
| 8      | Politique Sécurité versus DTO.....                                                               | 11 |
| 8.1    | Les FI et la Politique Sécurité .....                                                            | 11 |
| 8.2    | Abonnements aux notifications des publications du REX-FFA .....                                  | 11 |

|                       |                                            |  |           |
|-----------------------|--------------------------------------------|--|-----------|
| CISOA<br>Compte rendu | Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse |  | Page 2/11 |
|                       | 39 ème réunion (18 septembre 2019)         |  |           |

## Rappel préliminaire

Conformément à la [Politique de Sécurité de l'ACAT](#), les membres de la commission et les personnes invitées à participer à ses travaux sont tenus de respecter l'exigence de *confidentialité (discrétion) des échanges de renseignements et de désidentification systématique des sources des éléments qui figurent dans les enregistrements conservés.*

### 1 Avancement des actions

#### ✓ Actions closes

néant

#### ✓ Actions ouvertes

|             |    |                                                                                                                                                                                             |                      |          |
|-------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------|
| 2016-OCT-14 | P2 | Identifier des axes et actions d'amélioration en relation avec les points faibles et les présenter au président du CA-ACAT pour validation et planification (élaboration du plan d'actions) | M.Postal/<br>J.Loury | 16/12/16 |
|-------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------|

Nouveau « run » d'Aerodiagnostic à faire dans le cadre du DTO (Politique Sécurité : [identification des risques potentiels et mise en œuvre de mesures en atténuation](#), à présenter dans le Bilan annuel de formation, de sécurité et d'activité)

Demande réitérée au CA le 1er juillet.

**Décision** : lancement de ce nouveau RUN sans attendre que le CA réagisse !

|              |    |                                                                                        |         |          |
|--------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|
| 2017-JUIN-04 | P1 | Mettre à jour la procédure de réarmement de l'Arrêt d'Urgence de la pompe à carburant. | J.Loury | 20/09/17 |
|--------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|

Clé de réarmement sur le râtelier du coffre à clés : retrait et rangement en activant les fonctions "clés" et "ouverture Coffre" (possible uniquement pour les FI depuis l'application Réservation)

|             |    |                                                                                                                                            |         |          |
|-------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|
| 2017-DEC-08 | P2 | Faire étiqueter de manière visible les onglets du livret des procédures mis à disposition dans les avions (alias la Check-list détaillée). | J.Loury | 04/04/17 |
|-------------|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|

Le libellé des onglets pourrait être :

- Pré-vol
- Embarquement
- Démarrage
- Roulage-Essais moteur
- Avant alignement
- Décollage-Montée
- Croisière-Descente
- Approche
- Atterrissage
- Roulage-Arrêt
- Stationnement
- Performances
- Vitesses d'utilisation
- Proc. anormales (onglets selon contenu des pages)

## 2 Publication/avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité

### ✓ Publications

Flash Sécurité des vols :

- néant

Conseils Sécurité :

- néant

### ✓ Flashs Sécurité des vols à venir

- néant

### ✓ Conseils sécurité à venir

| N° d'ordre | Sujet traité                                                                                        | Rédacteur<br>Date visée |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| 01/2019    | Surveiller l'absence de monoxyde de carbone en cabine                                               | H.Meunier<br>18/09/19   |
| 02/2019    | Robin DR400 : les différences entre le DR42, le DR44 et le DR46                                     | M.Postal<br>18/09/19    |
| 03/2019    | METAR - AUTO et TAF : deux inséparables dans la tendance !                                          | J.Loury<br>novembre     |
| 04/2019    | Conduire un amerrissage forcé                                                                       | LP.Bugeat<br>18/09/19   |
|            | Toulouse - Lasbordes : une météo particulière !                                                     | D.Boutonnet             |
|            | Postures de sécurité en cas d'atterrissage d'urgence ou d'amerrissage                               | A.Peuch<br>J.Loury      |
|            | Bande de piste en plus ou moins forte déclivité : précautions à prendre pour atterrir et décoller ! | M.Postal<br>2020        |

Les CS 01/2019 et 02/2019 ci-dessus ont été transmis pour validation : il reste à faire quelques ajouts et retouches de textes et de forme avant publication.

## 3 Événements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions afférentes

### 3.1 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

#### 3.1.1 Fonctionnement de l'application

RAS

#### 3.1.2 Bilan des déclarations déposées et des notifications à l'autorité

Depuis novembre 2015 (début de l'utilisation de l'application) : 35 déclarations

Dans les 12 derniers mois : 16 déclarations (aucune notification par CRESAG via la fonction DO)

#### 3.1.3 Déclarations clôturées depuis la réunion du 26/06/2019

EP2X8JT4M5 - Passage intempestif en émission de la radio en vol

EP31F1PPME - Intrusion en TMA suite à difficulté à contacter l'ATC

EP33J4FOCG - Vol effectué sans le bouchon du réservoir à carburant

EP2YFJS5GI - Réserve finale quasiment épuisée à l'atterrissage

#### 3.1.4 Déclarations en cours de traitement

EP3CMKUE9Z - Détecteur de monoxyde de carbone défectueux

Nota : cette déclaration ne concerne pas un avion de la flotte ACAT mais celui d'un autre aéroclub utilisé par un pilote de l'ACAT.

#### 3.1.5 Avancement des actions citées dans la Synthèse du Plan d'actions des REX publiés

[Actions relevées dans les REX en Publication club (ACAT) et Publication nationale, dont les résultats attendus sont considérés comme pertinents pour la Prévention-Sécurité à l'ACAT - Liste ci-après à compléter après revue des déclarations ACAT antérieures (porteur : CPS-J.Loury)]

|                       |                                            |           |
|-----------------------|--------------------------------------------|-----------|
| CISOA<br>Compte rendu | Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse | Page 4/11 |
|                       | 39 ème réunion (18 septembre 2019)         |           |

- E0ZLC353UN - DR400 Circuit électrique Servitudes : un nouvel AFM (générique) a été mis dans les sacoches - vérifier si le descriptif du circuit électrique contient la liste des équipements alimentés via le disjoncteur « Servitudes » (porteur : CPS-J.Loury) ;  
- pour mémoire l'alerte Décrochage est alimentée via ce disjoncteur.
- EP2KVO8RMD - Marquage d'une ligne médiane sur le parking devant les hangars 2 et 3 : action en cours (porteur : Commission Infrastructures et Bâtiment)
- EP2YFJS5GI - Réserve finale quasiment épuisée à l'atterrissage :

L'analyse de cet événement EP2YFJS5GI a permis d'identifier plusieurs axes d'amélioration dans les domaines de la planification, de la préparation technique et de la réalisation des vols d'instruction ainsi que des vols effectués par les pilotes qualifiés (repris pour partie dans la Règle pratique RP4 DEVIS CARBURANT diffusée par la FFA-Commission Formation) :

- Organisation des rendez-vous pédagogiques et planifications des créneaux de vol de manière à disposer d'un laps de temps suffisant [réduction des risques associés à la pression temporelle] ;
- Accompagnement de l'élève dans sa préparation de vol et débriefing de cette dernière avant de réaliser le vol afin de détecter et traiter les erreurs ou les lacunes et de partir en vol avec un projet de vol et un plan B réalisables [réduction des risques associés à une préparation insuffisante] ;
- Conduite du vol selon le projet de vol ou le plan B, communication en cas d'écart ou d'événement inattendu, chronométrage et vérification régulière du déroulé du vol et de l'état des ressources (procédure « point tournant », circuit visuel), écriture sur le journal de bord (log) des informations pertinentes (données ATS, heures estimées et réelles, changements, actions non planifiées) [réduction des risques associés aux interruptions et à une surcharge de travail] ;
- Exercice de la fonction d'instructeur avec en « tâche de fond » le traitement des erreurs et des menaces (TEM) [inhérent à la fonction de commandant de bord] en ayant une vigilance particulière sur les « écarts » de l'élève ;
- Rappel à chacun de :
  - la grande variabilité de la consommation horaire ;
  - la nécessité de :
    - faire une double vérification du niveau de remplissage du (des) réservoir(s) et de sa traduction en Litres de carburant utilisables ;
    - mesurer le niveau de remplissage avec une jauge manuelle (si applicable) puis vérifier la cohérence entre ce niveau et celui indiqué par la jauge électrique (communiquer contre l'idée reçue qu'un jaugeur électrique de carburant serait imprécis) ;
    - vérifier l'absence d'écoulement ou de suintement de carburant aux robinets de purge ;
    - vérifier en vol le niveau de carburant indiqué par la jauge électrique et le croiser avec le délestage calculé selon la formule « Temps écoulé x Consommation horaire de calcul ».

Ces axes d'amélioration seront communiqués au Responsable pédagogique.

Ce qui a déjà été fait :

- Le formulaire [Emport carburant](#) disponible sur le site web ACAT a été amélioré.
- Une copie d'EASA STC AS 01404 mt-propeller relative à sa monte et à son impact sur la performance Vp en croisière du DA20 a été ajoutée dans le classeur AFM disponible dans l'avion
- Divers éléments sont intégrés dans les projets d'amendement des Livrets de procédures DR400 et DA20 (cf §4) en particulier :
  - chapitre AVANT ALIGNEMENT : ajout d'un item de confirmation de l'autonomie au départ par lecture du niveau carburant indiqué par la jauge électrique ;
  - indication des valeurs avec la MT-Propeller dans les tableaux de performances DA20.

|                       |                                            |           |
|-----------------------|--------------------------------------------|-----------|
| CISOA<br>Compte rendu | Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse | Page 5/11 |
|                       | 39 ème réunion (18 septembre 2019)         |           |

Ce qui pourrait être fait à moyen terme :

- Insertion dans le classeur AFM du DA20, en SECTION 5 – PERFORMANCE, des tableaux extraits du document AFMS Doc.No.E-1255 et figurant au bas de la page 3/10 du document ACAT intitulé [Préparation du vol – Performances Avion](#) (20/12/2016) (cf. page [Dossiers Préparation du vol](#)).
- Communication vers les adhérents ACAT sur l'idée reçue que les jaugeurs de carburant sur avion léger seraient imprécis ! (cf. Règle pratique FFA RP4 DEVIS CARBURANT)
- Acquisition de jaugeurs manuels pour les DR400 (cf. Prix FFA de la Sécurité 2017 - AC du Béarn) (réservoir principal, supplémentaire, d'aile)
  - Commission OK sur le principe de cette acquisition (porteur : J.Loury en lien avec P.Gervais-Commission Mécanique)
  - Pertinence à confirmer pour les autres avions.

### 3.2 Leçons à tirer d'autres événements ou situations

#### 3.2.1 Accident survenu en instruction (second régime après un touch & go)

Ci-dessous texte du mail diffusé par le CPS aux membres de la CISOA, au Responsable Pédagogique et au Président :

Sat, 3 Aug 2019 ... Je vous invite à lire les deux documents joints qui m'ont été communiqués par Daniel Vacher (FFA-Commission Prévention Sécurité) et à les analyser avec vos élèves ainsi qu'avec les pilotes qualifiés à qui vous dispensez une instruction en vol de remise à niveau ou de perfectionnement ou de formation au maintien des compétences pour proroger une SEP.

Un DR400-120, le F-GORM, figure dans la flotte de notre aéroclub. Il est évident que les leçons qu'il convient de tirer de l'accident survenu lors d'un vol d'instruction avec un FI très expérimenté ne s'appliquent pas uniquement à notre "petit Robin" mais à l'ensemble de la flotte.

Lors de sa prochaine réunion du 18 septembre 2019, la CISOA définira l'action la plus appropriée pour sensibiliser l'ensemble des membres du club à la nécessité de vérifier lors de la préparation de vol la compatibilité entre les performances de l'avion [établies dans les conditions prévues du vol (masse, altitude, vent, température)] et les caractéristiques de la piste des aérodromes fréquentés et de dégagement (i.e. ceux du Plan "B").

L'occasion m'est donnée de rappeler que les comptes rendus des réunions que tient trimestriellement la CISOA ainsi que les documents qu'elle produit et diffuse sont publiés sur le site web ACAT (onglet Documents, page Commission sécurité).

Il n'est plus besoin de démontrer l'intérêt pour l'instructeur de vol de consulter les rapports et enquêtes du BEA (<https://www.bea.aero/>) ainsi que les déclarations déposées sur le REX-FFA et publiées.

Pour recevoir les notifications de ces publications, abonnez-vous : c'est facile et gratuit !

Il suffit après connexion au site web ACAT de sélectionner sur l'onglet "Vie du club" et la page SECURITE- REX FFA et de cliquer sur le petit avion rouge REX FFA puis sur "Abonnement" (bandeau bleu marine)...

Ci-dessous deux mails reçus de membres de la CISOA suite à cette diffusion :

Fri, 9 Aug 2019 ... Dans le cas de l'évènement, il semble que l'hélice de 56 pouces n'était pas montée de base sur l'avion puisque les performances correspondaient à une autre configuration.

Après avoir regardé le Manuel de Vol du F-GORM, j'en déduis que les performances correspondent bien à un DR400 équipé d'une hélice de 56 pouces – la partie additionnelle traitant d'une hélice de 54 pouces.

Je ne vois que ROBIN pour nous le confirmer.

Sur la prise en compte de la pente de la piste et du terrain environnant, lors des séances de cours au sol, je me souviens que je faisais calculer la pente de montée d'un DR400/120 entre la perte de contact et les 15m. De mémoire, on obtenait de l'ordre de 4.6%. Le calcul de performance de décollage à Villefranche de Rouergue me conduisait à donner la règle suivante : vérifier que la pente de montée initiale est au moins 2 fois celle du relief environnant dans l'axe ou celle imposée par des obstacles. A discuter si vous le souhaitez...

Mon, 5 Aug 2019 ... Effectivement très instructif. OK pour en discuter lors de la prochaine réunion.

Comme toujours il y a plusieurs points mentionnés comme facteurs contributifs y compris un que l'on ne mentionne pas souvent qui est la vérification (par calcul) de la pente moyenne et/ou l'examen du profil de la pente sur la fiche ICARUS associée au terrain (quand elle existe, ce qui est le cas pour notre terrain mais il n'y en a toujours que 20 disponibles). St-Affrique est un exemple de terrain avec un profil particulièrement différent d'une surface horizontale.

|                       |                                            |           |
|-----------------------|--------------------------------------------|-----------|
| CISOA<br>Compte rendu | Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse | Page 6/11 |
|                       | 39 ème réunion (18 septembre 2019)         |           |

**Décision** : rédaction d'un CS relatif « au calcul » de la performance de décollage (cf. §2 Conseils Sécurité à venir, intitulé « Bande de piste en plus ou moins forte déclivité : précautions à prendre pour atterrir et décoller ! », porteur : M.Postal)

**Nota** : dans le cadre de la préparation de l'édition 2020-2021 du « Memo du Pilote VFR » édité par FFA, le CPS indique avoir proposé à la Commission Prévention-Sécurité l'amendement ci-après:

- Sous-titre « *VERIFIER l'ETAT DE LA PISTE* » (page 8 de l'édition 2018-2019), à remplacer par « *TOPOGRAPHIE ET ETAT DE LA PISTE* »
- Ajouter le texte suivant :  
« *L'altitude, le profil de la piste (déclivité) et l'état de sa surface peuvent pénaliser fortement les performances de décollage et d'atterrissage* »
- OK pour le reste (« *La prise de vitesse en fonction de...* »)

### 3.2.2 Difficultés pour obtenir une autorisation d'utiliser un AD à usage restreint

(Texte applicable : Arrêté du 23 novembre 1962)

**Décision** : dépôt d'une déclaration REX FFA (porteur : M.Postal, avec l'aide de JP .Camelin)

## 3.3 Autres événements et/ou actions

### 3.3.1 Communication vers les adhérents ACAT'

**Com' faites par CPS via :**

- un lien posté sur la colonne de droite de la page SECURITE-REX FFA :
  - EASA-GA community : [Sunny Swift](#).
  - [Portail Sécurité des vols de l'ISAL](#) ;
- une « new » diffusée le 17/09/2019 par mail automatique :  
L'ISAL - Instance de Sécurité de l'Aviation Légère- publie régulièrement sur son portail (<http://www.securitedesvols.aero/>) des documents d'un intérêt majeur pour nous, pilotes privés volant pour la plupart en VFR. Le dernier en date est un document vidéo traitant de la **Prévention des collisions en vol**. Vous le trouverez à l'adresse suivante : <https://www.securitedesvols.aero/productions/culture-aero/prevention-des-collisions-en-vol>  
Tout y est dit et redit de façon claire et directe !

**Trois actions de Com' sont identifiées sur les sujets ci-après :**

1. RMZ : pourquoi et de quoi s'agit-il exactement ? (suite à la question d'un pilote ACAT)
  - Com' à faire par CPS
2. Nouvelles bâches et kits d'amarrage, marquages au sol (parkings, hangars)
  - Com' à suggérer à la Commission Infrastructures et Bâtiments ;
3. Eviter de déclarer de façon anonyme car culture juste, etc. (suite à la déclaration EP31F1PPME d'un pilote non adhérent à l'ACAT).

Pour mémoire, la synthèse pédagogique de cette déclaration précise en Préliminaire :

Le déclarant est "anonyme" et mentionne dans son commentaire avoir pris contact avec son FI.

Le CPS du club a sollicité tous les FI afin que celui ayant eu ce contact se signale pour permettre de recueillir les éléments d'information nécessaires à l'analyse de l'événement, en particulier la façon dont la communication a finalement pu être établie avec le contrôleur !

Aucun FI n'a signalé un contact et aucun vol de DR400/140 est enregistré sur un avion du club à la date de l'événement !

Après enquête auprès du Responsable des vols sur la base aérienne d'Orléans-Bricy, il s'avère qu'il s'agit d'un avion basé sur un aérodrome voisin de la base.

A l'occasion de la sollicitation des FI du club, le CPS a rappelé que :

- 1- la Politique Sécurité du DTO étant basée sur la "culture juste", un déclarant ne doit pas craindre de s'identifier !
- 2- tout REX publié, tant au niveau local que national, est dés-identifié (i.e. les nom et prénom du déclarant sont supprimés).

### 3.3.2 LME : élaboration et publication

LME des TB, du Sprintair et du Gardan : standby



|                       |                                            |           |
|-----------------------|--------------------------------------------|-----------|
| CISOA<br>Compte rendu | Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse | Page 7/11 |
|                       | 39 ème réunion (18 septembre 2019)         |           |

### 3.3.3 Prise en compte des conclusions de l'action 2017-DEC-07 sous forme d'action(s)

Pour mémoire cette action faisait suite au recueil (sous forme d'enquête) de témoignages sur des situations vécues dans lesquelles « avoir eu une check-list à disposition et l'avoir utilisée ou inversement ne pas en avoir eu ou avoir sauté une ligne ou un item particulier » a été déterminant pour la suite du vol.

- Action « Communiquer sur les résultats de l'enquête et les actions prises via une new » (porteur : LP Bugeat - ne plus tarder !)
- Actions envers le responsable pédagogique (RP) : faites (cf. CR Réunion des FI du 22/06/2019).

### 3.3.4 Relations avec l'ISAL

Ayant convenu que les fichiers .docx des documents publiés par la CISOA soient transmis à l'ISAL s'il est jugé nécessaire d'adapter la rédaction lorsqu'elle est trop spécifique à l'ACAT ou à LFCL, le CPS propose que leurs auteurs fassent la « revue » des Consignes opérationnelles et Conseils Sécurité déjà publiés (suppression des coquilles et revue du vocabulaire, prise en compte d'amendements à la réglementation, généralisation, compléments, etc.)

**Décision** : accord de principe de la CISOA, revue à faire dans la mesure du possible

Dans ce cadre, le Conseil Sécurité 01/2013 [Pour votre sécurité et celle des autres ... transpondez !](#) sera amendé au niveau de :

- la liste des avions équipés d'un XPDR Mode S (mise à jour)
- l'utilisation du mode GND versus ALT (analyse en cours par M.Perié, élève-pilote)
- l'assignation par l'ATC des codes transpondeur : comment se peut-il que SIV assigne le même code à plusieurs aéronefs ? (action de clarification en cours par DSNA-L.Fonsagrive, contrôleur, FI ACAT)

### 3.3.5 Enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications CISOA

**Décision (pour mémoire)** : rédiger une new invitant à prendre connaissance de la synthèse de l'enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA (résultant de l'action 2018-JUIN-03) intitulée : [Sondage ACAT mars/avril 2018 - Résultats](#) et indiquant les propositions retenues à ce jour (porteurs : J.Loury/M.Postal - ne plus tarder !)

### 3.3.6 Procédure générale d'évacuation

Suite au [Conseil Sécurité 04/2018 « Se préparer à évacuer l'habitacle »](#) il avait été décidé qu'un item relatif à l'évacuation de l'avion serait ajouté dans :

- la fiche de progression (cf. étude des procédures anormales) – ajout à voir ultérieurement, lorsque son choix sera définitif)
- les consignes aux passagers<sup>1</sup> sous forme d'un [condensé intitulé Evacuation de l'habitacle](#) : fait (« Mémento pilote » inséré dans le [Livret des documents additionnels devant se trouver à bord](#))
- la liste des sujets à traiter en PHASE SOL / CONNAISSANCES ET BRIEFING de la formation au maintien des compétences (action dévolue à Commission Formation FFA, rédactrice du Livret de prorogation, relais à faire, porteur : J.Loury) ;
- les livrets des procédures DA20 et DR400 (procédures anormales) : fait.

<sup>1</sup> Règlement UE 965/21012 modifié NCO.OP.130- Briefing des passagers sur les équipements et procédures d'urgence

|                       |                                            |           |
|-----------------------|--------------------------------------------|-----------|
| CISOA<br>Compte rendu | Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse | Page 8/11 |
|                       | 39 ème réunion (18 septembre 2019)         |           |

### 3.3.7 Postures de Sécurité à adopter en cas d'atterrissage/amerrissage d'urgence

Une étude est en cours (porteur : A.Peuch ; PPL à l'ACAT et infirmier de métier).

L'animateur de l'ISAL (A.Jamet) est intéressé par l'étude et a proposé d'apporter une aide technique pour réaliser une video, à l'instar de celle sur la [gestion des passagers en hélicoptère](#).

CPS propose qu'à l'occasion de cette étude :

- un Conseil Sécurité puisse être rédigé et publié (cf. § 2 Conseils Sécurité à venir).
- les Mémentos « Prendre soin de nos passagers » puissent être restructurés afin d'y intégrer l'ensemble des **Consignes Sécurité Passagers** à présenter avant l'embarquement (briefing passagers) et les rappels à faire une fois à bord ;

FFA-Commission Formation a diffusé la Règle Pratique RP9 « BRIEFER SES PASSAGERS », qui constitue une bonne amorce de ce travail de restructuration.

### 3.3.8 Incident DR44 F-GSRR

Choc sur le stabilisateur (lisse cassée) découvert par les mécanos, dommage ayant motivé une immobilisation de l'avion : c'est à l'occasion de la diffusion de cette information par le secrétariat aux réservataires que le CPS a été informé du dommage. N'étant pas sur Toulouse, ce dernier a demandé par mail au secrétariat (avec copie RP) de solliciter le dernier utilisateur de l'avion pour qu'il relate l'événement dans un REX : personne ne s'est manifesté !

Suite à cela, la suggestion faite au président de communiquer sur cet incident n'a pas encore été prise en compte !

### 3.3.9 Brochure EASA sur l'hypoxie

Diffusion pour information à la CISOA de la brochure PREVENTING HYPOXIA.

Mail du 04/06/2019 ...Hormis les épisodes pluvieux ou orageux de la saison, bon nombre de pilotes planifient et réalisent des voyages avec survol de régions montagneuses et plus particulièrement des Pyrénées !

La brochure publiée par l'EASA intitulée PREVENTING HYPOXIA ([cliquer ICI](#)), qui est en cours de traduction, est pertinente pour eux. Son contenu est à mettre en perspective avec le Conseil Sécurité 01/2014 intitulé "[Les dangers sournois d'un vol prolongé en altitude](#)"...

Les membres de la CISOA ont considéré que la brochure devrait être diffusée aux adhérents (porteur : J.Loury).

### 3.3.10 Actions vers FFA-Commission Prévention Sécurité

Après signalement d'une liste incomplète des Flashs Sécurité postés sur l'Espace Sécurité –REX du site web FFAERO celle-ci a été mise à jour.

## 4 Travaux sur les Livrets des procédures DA20 et DR400

De nouveaux amendements sont identifiés ou *proposés* mais n'ont pas été débattus en réunion :

#### DIAMOND DA20

- Primer OFF à vérifier AVANT ALIGNEMENT
- ajouter tous interrupteurs "blanc" sur OFF sauf Strobe
- modifier tableau PERFORMANCES (perf. avec MT prop.)
- soute CL-EO : dégager l'accès à ELT (mise sur ON ou reset)

Remarques et propositions de JP Camelin (en P.J. d'un mail adressé au CPS le 29/06/2019)

*p 3 : pour l'AFM la mixture doit être sur pauvre*

*L'essai de la fermeture FUEL n'y est pas prévue et à mon sens ne doit pas être conservée*

*La FUEL POMP ON il faudrait dire qu'il faut l'écouter (attention au turn coordinator qui couvre tout) sinon on ne voit pas bien l'intérêt. Ce n'est pas non plus dans l'AFM*

*A l'AFM on essaye les volets et on les rentre. Le livret est moins précis et j'avoue que j'aime bien qu'ils soient sortis pour le tour extérieur*

*Brettelles*

*Avec la Soute on peut vérifier l'accessibilité de la balise déjà mise à mal par l'AFM !*

*p 4 : on dit que l'on vérifie les feux à l'extérieur – très bien – et l'on parle des purges après c à d après avoir bougé l'avion.*



|                              |                                                   |           |
|------------------------------|---------------------------------------------------|-----------|
| <b>CISOA</b><br>Compte rendu | <b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b> | Page 9/11 |
|                              | <b>39 ème réunion (18 septembre 2019)</b>         |           |

*Les purges ne peuvent avoir de sens que sur un avion immobile depuis un certain temps donc seraient à faire en tout premier dans le hangar. Des clubs obligent à purger tous les avions que l'on va bouger.*

*Pourquoi essayer les feux à l'extérieur si on a mis le contact batterie avec les strobes dans le hangar ?*

*p 5 : la fourche noire doit être enlevée. Les rouges restent ?*

*p 8 : écart au QNH. Dans beaucoup d'écoles cela ne se pratique plus et au-delà de 3 hpa on jette l'alti et on annule le vol.*

*La présence du micro main n'est vérifiée nulle part sauf pour les solos.*

*p 9 : il n'y a pas de vérif quelque part Fuel Prime OFF, seulement en bleu*

*Bretteles dans les notas*

*p 10 : je n'éteindrais les feux qu'en croisière. En sortie DN par ex ce serait un peu tôt au hangar à ballons, et je les remettrais à la descente. Voir l'excellente intervention au séminaire de 2018.*

*p 11 : je mettrais les TRIM après les Flaps*

#### **ROBIN DR400**

- mettre lien vers LME
- remplacer Harnais par Sangle diagonale, placer boucle de la 1/2 sangle subabdominale au plus près de son point d'attache entre les 2 sièges (très courte)
- ceinture = sangle subabdominale
- DR46 : intégrer G5 et GPS 150XL dans séquences

#### **TOUS AVIONS**

- Instruments de vol (CC, HA, Alti) recalés
- XPDR : sur GND/ALT (si applicable)
- voir s'il existe un item de vérification du calage altimétrique en phase d'approche (REX FFA : EMLF54DOHO) (existe au chapitre DESCENTE-ARRIVEE)
- mettre liens vers AFM + Consignes Sécurité passagers (quand disponible)
- remplacer : "créneau de réservation suivant" par "prochain créneau réservé", Tableau des clés par Coffre des clés
- Briefings : les résumer
- Briefing départ :
- ajouter to Aires propices pour atterrir (cf. Fiche ICARUS le cas échéant)

#### **AVANT ALIGNEMENT**

- Paramètres moteur : arc vert ou nominaux
- Autonomie : remettre l'item Avant HLA emport carburant confirmé par jaugeur carburant

#### **DECOLLAGE ET MONTEE**

- Paramètres moteur : arc vert ou nominaux

#### **PROCEDURES ANORMALES**

- Pannes radio (autres cas) : absence d'émission, faible portée, défaut de modulation (Tx OK mais pas de réponse de la station appelée) vérifier branchement casque (fiche micro notamment) + fonctionnement interphonie (preuve branchement et fonctionnement corrects du micro). Sinon essayer avec micro main (REX récent). Le retour micro doit être entendu dans les écouteurs.

### **5 Planification d'actions à moyen ou long terme**

#### **5.1 Site web ACAT- page Séminaires-colloques**

Concevoir une Liste des sujets traités aux Séminaires annuels du pilote privé Avion-ULM (avec lien vers les supports de présentation) à l'instar de la [Liste des Conseils Sécurité publiés par la CISOA](#)

#### **5.2 Amendements du Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol**

Pour mémoire ce [programme](#) a été élaboré par CISOA et diffusé par AUATBL.

Les amendements à faire concernent les points suivants :

- Autorité (articulation avec Politique Sécurité du DTO)
- Appel pompiers
- Procédures au lieu de C/L
- Phase Roulage vers et depuis aire de mouvement (périmètre d'application/responsabilités : ATS, Propriétaire-exploitant Aérodrome)
- Remplacer CRA 16 par CRA 11
- Faire lien avec le projet de « Consignes de sécurité passagers »

|                       |                                            |               |
|-----------------------|--------------------------------------------|---------------|
| CISOA<br>Compte rendu | Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse | Page<br>10/11 |
|                       | 39 ème réunion (18 septembre 2019)         |               |

### 5.3 Conception d'une vidéo de promotion sur la Sécurité au sol

(Document d'entrée : programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol)

- focus sur lutte incendie, fermeture hangars et locaux, mouvements des personnes sur aires de trafic, etc.
- demander soutien technique/financier Commission Prévention sécurité FFA ou CRA 11
- appel à scénariste(s) et vidéaste(s) : lycée des Arènes section Audiovisuel ou ESMA d'Auzerville, ISAL-Alain Jamet (cf. vidéos sur Vimeo Danger hélices et embarquement, Sécurité passagers Hélicoptères).

## 6 Sécurité Terrain LFCL

### 6.1 AIP

Les idées suivantes ont été soumises à l'avis du CCA (P.Dias) :

- mentionner **Hot Spot** sur les points d'attente B et G
- créer une RMZ
- représenter les prolongements d'arrêt de la bande de piste revêtue et en indiquer la longueur
- identifier les voies d'accès aux aires de trafic (apron)

Elles ont été commentées lors d'une courte réunion tenue le 18/09/2019 avec le CCA-LFCL qui les présentera pour avis à la DSNA et au Propriétaire-exploitant (Toulouse Métropole).

### 6.2 Fiche ICARUS LFCL

[Mise à jour et publication de la version anglaise](#) le 06/09/2019 sur le site web ACAT, page Informations/Usagers LFCL-AUATBL et le 19/09/2019 sur le site web FFA.

### 6.3 Survol de la base ULM de St Lieux lès Lavar

Diffusion le 08/09/2019 par mail aux Référents Sécurité des Vols des structures et au CCA ainsi qu'aux adhérents ACAT via deux news et mail automatique des informations suivantes :

#### Avertissement Sécurité des Vols publié par l'Aéroclub Les Ailes Toulousaines

En lien direct avec ma précédente communication relative à la Sécurité des vols à LFCL et dans ses environs, le CPS des Ailes Toulousaines m'a transmis un *Avertissement Sécurité des Vols* qu'il a rédigé et diffusé aux adhérents de son club.

Concis, pertinent et intitulé [Cohabitation avec le trafic des bases ULM](#), je vous invite à le lire : ça ne vous prendra qu'une minute !

En matière de Sécurité c'est mieux de partager !

#### Sécurité des vols à LFCL et dans ses environs

Le 20 août, les Correspondants Prévention Sécurité (CPS) des ACB du CRA11 Occitanie ont été informés par le CPS régional d'un courrier reçu du Président ULM de St Lieux lès Lavar, au sujet de la sécurité des vols dans le secteur de la plateforme ULM de St Lieux lès Lavar.

Suite à ce mail deux documents relatifs à la Sécurité Terrain LFCL ont été mis à jour, à savoir :

Le [Guide des bonnes Pratiques LFCL Livre 1](#) : ajout d'un § 6.6 en page 18

La [fiche ICARUS LFCL](#) : amendements page 1, alinéa "A proximité de...", mention de la Base ULM LF8154 en haut à droite de la carte

Nota : la version 2.0 de cette fiche sera publiée sous quelques jours sur le [site web FFAero](#) avec une traduction en anglais : un merci tout particulier à ceux qui ont participé à cette traduction.

La mise à jour de ces documents vise à vous sensibiliser sur les précautions à prendre lors du survol de la base ULM de St Lieux lès Lavar et de la réalisation d'exercices sur le champ situé à proximité immédiate de son circuit de piste.

Elle intègre également divers amendements concernant les ULM, initiés dans le prolongement du [13ème Séminaire du Pilote privé Avion et ULM \(ENAC 02 février 2019\)](#), ainsi que des simplifications au plan rédactionnel, ici et là, pour aérer le texte et permettre une lecture plus facile !

A propos de la réalisation d'exercices de panne en campagne ou d'interruption volontaire du vol, une publication de la DSAC adressée il y a quelques années aux FI, intitulée "[Simuler une panne moteur : jusqu'où aller ?](#)" rappelle l'essentiel des bonnes pratiques et de la réglementation (entièrement reprise dans SERA) relatives à la simulation d'atterrissages forcés.

Les pilotes qualifiés doivent notamment en retenir que s'ils réalisent ce type d'exercice sans instructeur de vol à bord ils doivent interrompre la descente vers l'aire d'atterrissage d'urgence à 500 ft ASFC.

Enfin sachez que, durant les vacances de cet été, le [Guide des bonnes Pratiques LFCL Livre 2](#) a lui aussi été amendé aux paragraphes ci-après :

|                              |                                                   |               |
|------------------------------|---------------------------------------------------|---------------|
| <b>CISOA</b><br>Compte rendu | <b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b> | Page<br>11/11 |
|                              | <b>39 ème réunion (18 septembre 2019)</b>         |               |

§ 3.1 Maîtrise de l'utilisation des équipements, page 8 : ajout d'un alinéa sur la vérification du fonctionnement en régime d'auto information, suite à un REX ;

§ 3.2.3 Cas particulier des communications avec Toulouse-info, pages 9 et 10 : ajout de ce paragraphe à la suite d'une visite de la salle d'approche de Toulouse Blagnac (CR de visite [ICI](#)) ;

§ 3 Exemples de phraséologie standardisée et optimisée, page 12 : ajout de « Variante (le pilote s'exprime à la 1<sup>ère</sup> personne du singulier)" [dédoublé de l'exemple cité dans la version antérieure, pour une lecture plus facile].

**En résumé : révisez vos connaissances, volez en respectant la réglementation et les bonnes pratiques.**

Bonne lecture, bons vols et vive la rentrée !

## 7 Séminaire du pilote privé Avion et ULM

Dates proposées : samedi 25 janvier ou 1<sup>er</sup> février 2020

Sujets possibles (à débattre ou compléter) :

1. Emport carburant, minimum fuel, mayday fuel (réserve finale)
2. Postures de sécurité, réglage/port/vérification des ceintures
3. LFCL : Procédure(s) anti bruit, respect VMC dans l'espace classe E environnant, occurrence de temps significatif et phénomènes météorologiques locaux
4. SIA - « Préparation du vol : SOFIA Briefing » (nouvel OLIVIA) [projet SOFIA : Services Orientés Fourniture d'Informations Aéronautiques cf. [Plaquette SIA 60 ans](#)] (JP. Camelin fait jouer son réseau pour trouver un intervenant)
5. Passage involontaire en IMC, évaluation de la distance aux nuages (respect des VMC), performance de Vz en altitude, descente rapide dans un volume réduit (descente Z-Z) : une manœuvre de sauvegarde en VFR On Top.

## 8 Politique Sécurité versus DTO

### 8.1 Les FI et la Politique Sécurité

Le rappel suivant a pu être fait brièvement lors de la réunion FI du 22 juin 2019 (cf. CR Réunion) :

Les FI sont/devraient être :

- "des vecteurs" de la Politique Sécurité du DTO et des résultats de sa mise en œuvre (cf. texte officiel sur le DTO et le contenu de la FTP1) ;
- "des générateurs" d'idées d'amélioration de la sécurité des vols à transmettre à la CISOA
- "des veilleurs" de l'application du Règlement intérieur.

### 8.2 Abonnements aux notifications des publications du REX-FFA

Pour mémoire la CISOA estime que tous les adhérents de l'ACAT devraient être abonnés.

Au 19/03/2019, seuls 36 adhérents dont 7 FI étaient abonnés.

Au 12/05/2019 : 55 adhérents dont 8 FI et 9 membres du CA

Au 29/06/2019 : 60 adhérents

**Au 18/09/2019 : 66 adhérents**

Les actions suivantes restaient à mener :

- ✓ Diffuser le [Flyer d'interpellation](#) rédigé par JP. Camelin dans la Com' à faire à l'occasion du passage en DTO (demande relayée à P.Maître par J.Loury via le secrétariat mais pas prise en compte - omission mentionnée en CA)  
- Flyer affiché en salle OPS
- ✓ Inciter à l'abonnement lors d'un relâché ou d'une prorogation SEP (à mettre dans la liste des sujets à traiter en PHASE SOL / CONNAISSANCES ET BRIEFING de la formation au maintien des compétences  
- action dévolue à Commission Formation FFA, rédactrice du Livret de prorogation, relais à faire (porteur : J.Loury)

**Prochaine réunion le 11 décembre 2019  
18h00 à 20h00**