

	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	Compte rendu de la 30 ème réunion (09 juin 2017)	Page 1/10

<u>Membres de la commission présents :</u> Bernard ADES, Louis-Patrice BUGEAT, Baptiste CADOT, Bruno GUAUS, Jacques LOURY, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD	Autres présents :
Membres absents, excusés : Thierry PEREIRA	

1	Avancement des actions	2
✓	Actions closes	2
✓	Actions ouvertes	3
2	Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité	5
✓	Publications	5
✓	Flashs Sécurité des vols à venir	6
✓	Conseils sécurité à venir	6
3	Événements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention	6
3.1	Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA	6
3.1.1	Déclarations clôturées	6
3.1.2	Déclarations en cours de traitement	6
3.1.3	Nouvelles déclarations déposées à traiter	6
3.1.4	Événements de sécurité à déclarer	6
3.2	Autres événements et/ou actions	8
3.2.1	Utilisation du GAFOR	8
3.2.2	Collision aviaire	8
4	Points divers	9
4.1	Station Carburant	9
4.1.1	Clé de réarmement de l'Arrêt d'urgence de la pompe	9
4.1.2	Danger potentiel dû à la présence permanente d'un bidon contenant de la 100LL	9
4.2	Bulletin Sécurité de la DSAC	10
4.3	Sécurité Terrain LFCL	10
5	Système de Gestion de la Sécurité – SGS	10

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

2016-DEC-30	P2	Améliorer le texte décrivant l'événement objet de la déclaration EOXID22AK6 (du 02 mai) : problème de rentrée de train sur le TB20.	T.Pereira	Close le 09/06/17
2016-DEC-34	P2	Inventorier les gilets prêtés par l'ACAT, par type avec leur prix d'achat et de reconditionnement ; Etablir par année les fréquences moyennes de prêt des gilets et d'ouverture de leur pochette ayant nécessité un reconditionnement.	T.Pereira	Close le 09/06/17
2016-DEC-35	P2	Préparer une New faisant prendre conscience de l'importance de savoir configurer, régler et exploiter les diverses fonctionnalités de l'équipement Audio-Com-Nav de l'avion utilisé ainsi qu'un mode d'emploi synthétique des nouvelles radios 8.33 kHz	B.Adès	Close le 09/06/17

Texte de la new parue le 01 juin :

La méconnaissance du fonctionnement de l'équipement radio est souvent à l'origine des dysfonctionnements rapportés par nos pilotes, tout particulièrement pour ce qui concerne l'usage des casques, de l'interphone de bord et du squelch, la répartition des signaux audio et le réglage des volumes. Cette méconnaissance peut également être préjudiciable à la qualité des communications avec l'ATC et les autres aéronefs et par conséquent à la sécurité des vols.

Chaque pilote se doit donc d'apprendre à s'en servir correctement et efficacement.

Pour mémoire, les manuels d'utilisation de certains équipements de bord des avions de l'ACAT sont consultables [ICI](#).

Depuis plusieurs mois de nouvelles radios GARMIN GNC 255A équipent les DR400, le Gardan et le TB10 et une radio GARMIN GTR 225A équipe le LMC1 Sprinter.

Un [Guide ACAT d'utilisation](#) de ces radios a été élaboré à votre intention : plongez-vous dedans pour mieux les connaître !

Un tirage « papier » de ce guide sera inséré dans les documents de bord des avions.

Comme la plupart de celles équipant nos TB20, DA20 et CAP10, ces nouvelles radios sont « compatibles 8.33 kHz » afin de répondre aux exigences du [Règlement \(UE\) n° 1079/2012](#) qui entrera en vigueur le 1er janvier 2018.

N'hésitez pas à consulter le document intitulé « [Espace à 8.33 kHz des fréquences VHF pour les radiocommunications aéronautiques](#) » qui fournit quelques détails à ce sujet et sur la composition du parc des équipements radio de l'ACAT.

2015-SEP-08	P2	Compléter la liste des consignes affichée sur la borne de la station d'avitaillement ACAT et confectionner un pictogramme ad hoc à coller sur la pompe.	B.Cadot	Close le 09/06/17
-------------	----	---	---------	-------------------

Le [pictogramme](#) a été transmis au secrétariat qui l'apposera sur la station carburant.

2017-MAR-03	P2	Etudier avec le modérateur du site www.mental-pilot.com la faisabilité d'une vidéo montrant des situations où l'utilisation ou non de la C/L a changé (ou aurait pu changer) le déroulement d'un vol.	T.Pereira	09/06/17 (abandon)
-------------	----	---	-----------	-----------------------

Décision : abandon (objectif difficile à atteindre, compétences a priori non disponibles).

2017-MAR-02	P2	Recueillir des 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 » ont été déterminant pour la suite du vol.	LP.Bugeat	Close le 09/06/17
-------------	----	--	-----------	----------------------

Texte de la new parue le 16 juin 2017 :

La place des check-lists dans nos pratiques

La CISOA -Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes de l'ACAT souhaite souligner l'importance des check-lists.

En effet chaque item d'une check-list a sa raison d'être à la fois pour son objet mais aussi pour sa place dans le déroulement des phases de vol. La réalisation effective de chacune des actions décrites dans les check-lists conditionne le bon niveau de sécurité de la phase de vol suivante.

Vous avez très probablement vécu des situations, au sol ou en vol, lors desquelles vous est venu à l'esprit un item particulier d'une check-list mentionnant une action et la vérification de son résultat. Vous vous êtes alors peut-être réjoui d'avoir fait cette action et cette vérification ou bien au contraire vous avez regretté de les avoir omises ou bâclées.

Partagez votre expérience en envoyant votre témoignage par mail à [l'un des membres de la CISOA avec copie à l'animateur de cette commission](#).

VOTRE TEMAIGNAGE EST UNIQUE ET IRREEMPLAÇABLE.

✓ 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'action)	M.Postal/ J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	----------------------	----------

Document récapitulatif des résultats du 1^{er} « run » d'Aérodagnostic-SGS, incluant une rapide exploitation : [ICI](#) ; Résultats « bruts de fonderie » donnés par l'outil FFA : [ICI](#).

A suivre

2016-OCT-23	P2	Vérifier l'existence d'une LME dans les manuels de vol des avions de la flotte et si ce n'est pas le cas faire le nécessaire pour avoir une telle liste disponible à bord, en référence au NCO.GEN.155	T.Pereira	16/12/16
-------------	----	--	-----------	----------

Une réunion de travail entre P.Gervais, B.Adès et J.Loury s'est tenue le 13 mai. A la suite de celle-ci P.Gervais a proposé des LME pour le Sprintair, le Gardan, les DR400, le TB10 (à partir de la LME générique FFA) et pour le TB20 (à partir de la LME en vigueur à l'ENAC et que B.Adès s'est procuré sur support papier).

Décision : rediffusion des LME proposées à M.Postal, J.L.Rabilloud et B.Guaus (faite le 11/06/17) qui donneront un avis pour une validation souhaitée à la mi-juillet.

2016-DEC-31	P1	Documenter le processus de planification et de réalisation des vols techniques demandés par l'atelier, afin : – de préciser qui fait quoi dans les activités du processus ; – dans le cas d'un vol consécutif à une opération de maintenance : ○ d'identifier la réglementation applicable et les conditions d'assurance ; ○ de définir les prérequis, les attendus et les consignes particulières de sécurité.	T.Bernstein	11/03/17
-------------	----	--	-------------	----------

- La description du processus est très attendue du fait d'une réaffectation des tâches dont le RPO (T.Pereira) avait la charge !

2016-DEC-32	P2	Identifier les exigences réglementaires relatives aux gilets de sauvetage, en matière de caractéristiques techniques, de vérification, de conditionnement et de durée de stockage et de nombre de fois où, selon son type, un gilet peut être réutilisé. <u>Action subsidiaire</u> : étudier la faisabilité technique et réglementaire pour l'ACAT de vérifier et conditionner par lui-même les gilets en sa possession	B.Adès	11/03/17
-------------	----	--	--------	----------

2016-DEC-33	P2	Consulter les fournisseurs potentiels pour connaître les différents types de gilets disponibles, leur robustesse, leur durée de vie et les prix d'achat et de vérification.	LP.Bugeat	11/03/17
-------------	----	---	-----------	----------

Commentaires reçus d'un pilote :

Au sujet des « gilets de sauvetage » évoqué lors de l'AG, j'ai quelques remarques/suggestions.

Aujourd'hui au club on a le choix entre :

- les gilets « emballés » dont on est à peu près sûr qu'ils n'ont pas été trop maltraités
- Les gilets « déballés » dont il faut espérer qu'ils n'ont pas été percés ni détériorés en cas de « pincage » dans une porte, lors d'une chute, etc.

C'est peut être un manque de confiance de ma part mais je me pose toujours des questions sur l'état de ce type de matériel utilisé dans un club.

Il y a des solutions qui permettent de concilier les impératifs de port en cas de survol maritime et de protection dans une enveloppe :

<https://www.aerodiscount.com/fr/securite-gilet-de-sauvetage/350-gilet-de-sauvetage-aviation-raider-crew.html>

Remarque : pour qu'un gilet soit utilisable en aéronautique, la principale caractéristique est qu'il soit à gonflage à déclenchement manuel uniquement (pas de gilet automatique, pour ne pas se gonfler à l'intérieur d'un avion immergé et coincer son utilisateur).

Sur le lien ci-dessus, le matériel ne semble pas en stock (peut-être faut-il téléphoner ?). Il est cependant disponible en Angleterre ici (le gilet et la lampe sont vendus séparément) :

<https://www.crew-safe.co.uk/acatalog/Parmaris-Raider-Crew-Aviation-Lifejacket.html>

<https://www.crew-safe.co.uk/acatalog/LED-Lifejacket-Light.html#a10220>

Pendant qu'on y est, l'achat d'une PLB peut aussi être envisagé, l'intérêt étant de repérer rapidement un équipage.

<https://www.crew-safe.co.uk/acatalog/Fastfind-220-PLB-GPS.html#a11060>

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 5/10
	30 ème réunion (09 juin 2017)	

Exigences réglementaires : rien d'explicite, différencier « durée de vie » (i.e. au bout de combien d'années ou de fois qu'il est porté un gilet doit-il être mis au rebut ?) et « périodicité de vérification » (définie par le constructeur ou le reconditionneur)

Modalités de gestion par le club (responsabilités, précautions de stockage et d'emploi, permettant de les maintenir en bon en état entre deux vérifications, fiche de suivi) : à définir.

Choix à faire sur le type de gilet à mettre à disposition : facile à enfiler, confortable à porter, robuste (protégé contre les risques d'endommagement, etc.),

Le gilet de sauvetage est l'équipement minimum réglementaire. D'autres dispositifs de signalement tels que fusées, colorant, sifflet, lampe, PLB immergeable, etc. ne devraient-ils pas également être mis à disposition ou tout au moins recommandés ?

Décision :

La politique et les consignes relatives aux « gilets de sauvetage » doivent être en phase avec la Politique de Sécurité de l'ACAT et favoriser le respect de la réglementation AIR OPERATIONS Part NCO OPS.IDE.A.175 : Survol d'une étendue d'eau.

Trois principes :

1. mise à disposition de gilets à « port multiple » c'est-à-dire ne nécessitant pas après avoir été portés d'être renvoyés chez un spécialiste pour vérification (investissement à réaliser pour remplacer parmi les gilets actuels ceux qui doivent être reconditionnés après ouverture de la poche de protection scellée) ;
2. prêt à un tarif unique, que le gilet ait été effectivement porté ou non, afin que le coût ne soit pas un frein au respect de la réglementation, avec un mode d'emploi illustré ;
3. gestion technique des gilets et stockage ad hoc, avec fiche de suivi pour chaque gilet (date d'achat, date de la prochaine vérification, dates des prêts, à qui, etc.)

Cette politique sera présentée au CA dès que l'ensemble des éléments techniques et financiers auront été réunis (viser la réunion du CA prévue le 26 juin 2017)

2016-DEC-36	P2	Ajouter aux lignes des check-lists détaillées où l'on vérifie que le transpondeur est sur ALT + 7000 la mention FL indiqué vérifié	J.Loury (C/L DR) T.Pereira (autres C/L)°	11/03/17
-------------	----	---	---	----------

Fait sur les C/L détaillées DR400 et DA20 (version 0.6 [ICI](#)).

A vérifier pour les autres C/L (J.Loury).

2017-MAR-01	P2	Organiser un sondage sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA (Flashs Sécurité des Vols, Conseils Sécurité, Consignes, Guides, etc.)	M.Postal	09/06/17
-------------	----	--	----------	----------

Contacter Graeme Riddick pour organiser ce sondage

A suivre

2 Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité

✓ Publications

Conseils Sécurité : néant

Flash Sécurité des vols : (25 avril 2017) : [Que faire si votre avion est immobilisé dans les servitudes d'un aéroport non contrôlé sans AFIS ?](#)

✓ **Flashs Sécurité des vols à venir**

« En matière d'altitude, annoncer dans les messages radio le calage barométrique utilisé s'il diffère du QNH. » (Porteur : J.Loury)
(action préventive associée à la déclaration EOY9DI2KI0 sur REX-FFA)

✓ **Conseils sécurité à venir**

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
02/2017	Servitudes d'un aérodrome	JL.Rabilloud
03/2017	Comment éviter une sortie de piste ?	M.Postal
04/2017	La pratique du VFR on top	JL.Rabilloud

3 Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention

3.1 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

3.1.1 Déclarations clôturées

- EOXID22AK6 (du 02 mai 2016) : problème de rentrée de train sur le TB20
(Cf. action 2016-DEC-30) : publication nationale
- EOY4S4BUYS (du 16 janv 2017) : Oubli d'enlever les caches Pitot et statiques
Remarque : dans les C/L détaillées des Robin DR400 à la rubrique EMBARQUEMENT PREPARATION POSTE il y a l'item :

Fourche, flammes Pitot & prises statiques enlevées (à bord), bagages
arrimés.....vérifiés

Ce n'est pas le cas dans la Check-list LMC1 à C/L AVANT MISE EN ROUTE où il n'y a que la vérification de l'enlèvement de la fourche !

Décision : **action corrective**

2017-JUIN-01	P1	Dans la Check-list LMC1 à C/L AVANT MISE EN ROUTE remplacer Fourche ... enlevée par Fourche, Caches Pitot & prises statiques enlevés (à bord).....vérifiés.	J.Loury	20/09/17
--------------	----	---	---------	----------

3.1.2 Déclarations en cours de traitement

- EOY9DI2KI0 (du 08/01/2017) : interprétation erronée par le pilote d'un DA20 du « plafond » indiqué par TWR LFCL (1200ft ASFC au lieu de 1200ft AMSL) l'ayant amené à poursuivre vers LFCL en VFR pour finalement dérouter sur LFBO en IMC.
(compte-rendu d'événement rédigé et envoyé à la DSAC par le pilote concerné).

Décision : à titre d'action préventive, rédaction et diffusion d'un Flash Sécurité des vols, rappelant qu'il convient à tout moment, en matière d'altitude, d'annoncer dans les messages radio ou de préciser dans les documents, la référence utilisée (QNH ou 1013), sachant qu'officiellement le QFE n'est plus fourni dans l'ATIS depuis le 25 mai 2017.

3.1.3 Nouvelles déclarations déposées à traiter

- néant

3.1.4 Événements de sécurité à déclarer

- Crevaision du DA20** sur l'aérodrome de Cahors le 27 avril 2017 empêchant l'équipage de dégager l'avion des "servitudes" alors que l'AFIS n'était pas actif

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 7/10
	30 ème réunion (09 juin 2017)	

Nombreux mails échangés, notamment avec la DSAC pour leur communiquer le projet de plan d'action ci-après :

1. Editer un [Flash Sécurité des Vols](#) rappelant la conduite à tenir en pareille situation
(fait le 25/04/17)
2. Mettre à jour la **fiche de [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#)** pour identifier ce type d'événement (avion immobilisé dans les "servitudes" et préciser qu'il faut alerter la Gendarmerie (n°d'appel 17 ou 112)
(fait le 21/04/2017)
3. Rédiger un **Conseil Sécurité sur la notion de "servitudes" et de leur "occupation"**, comportant notamment un rappel sur la prise des paramètres de l'aérodrome (cas de l'AD non contrôlé ou de l'AD avec AFIS mais non actif) qui permet de s'assurer, entre autres, qu'il n'y a aucun obstacle dans les "servitudes" qui pourrait nuire à la sécurité de l'atterrissage ou du décollage ("servitudes" = domaine situé à l'intérieur des limites latérales de l'aire de manœuvre – piste(s) et voie(s) de circulation - et des bandes aménagées et de dégagement)
(Cf. § 2).
4. Etudier la possibilité d'une **Astreinte Opérations-Maintenance** interne à l'ACAT pour garantir la continuité des fonctions "Responsable Pédagogique et des Opérations" (RPO, alias Chef-pilote) et "Mécanicien" quand les salariés concernés sont en repos ou en congés et en dehors de horaires où ces salariés ainsi que la personne assurant l'accueil le dimanche ne sont pas présents au club.

Décision :

La Commission ne retient pas cette proposition, considérant que la fiche de Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident est suffisante, du fait qu'elle contient les coordonnées téléphoniques d'un grand nombre de personnes susceptibles d'être contactées.

5. Donner la consigne aux FI de vérifier que les pilotes connaissent les [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#) lors des formations au maintien des compétences (prorogation des SEP) ou des stages de remise à niveau (renouvellement des SEP) ou encore à l'occasion de la revalidation de l'autorisation d'utiliser un groupe d'avions.

Décision : la commission accepte la proposition mais la consigne de vérification devra porter sur l'ensemble des consignes opérationnelles et de sécurité

2017-JUIN-02	P2	Rédiger une consigne de vérification par les FI's de la connaissance par les pilotes des consignes opérationnelles [lors des formations au maintien des compétences ou au moment de revalider l'autorisation d'utiliser un groupe d'avions]	J.Loury	20/09/17
--------------	----	---	---------	----------

- **DA20** : oubli par l'élève de remettre le bouchon du réservoir et non vérification par le FI après l'avitaillement
- **F-GUYA** (1er juin 2017) : rapprochement dangereux dans la vallée de l'Ariège en amont de Foix à cause de la non-réception d'une information de trafic !
(cause identifiée : problème/difficulté d'utilisation de la radio GARMIN) - Cf. CR de l'événement rédigé par le pilote.

Décision : à titre d'action préventive, rédiger et diffuser une new demandant à tous les pilotes de lire attentivement le Guide ACAT d'utilisation des radios GARMIN et de **signer une « main courante » pour confirmer cette lecture !**

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 8/10
	30 ème réunion (09 juin 2017)	

3.2 Autres événements et/ou actions

3.2.1 Utilisation du GAFOR

Le CPS reçoit d'un pilote le témoignage suivant :

Après un vol, j'ai entendu une discussion autour du GAFOR entre un FI et son élève. Par ailleurs, il y a une affiche sur le tableau des opérations, que je n'ai pas trouvée très explicite, peut-être n'avons-nous pas mieux pour l'instant. Je me suis interrogé, quel message est-elle censée véhiculer ?

La discussion entre le FI et son élève était, en substance : le TAF n'est plus à utiliser pour le VFR. C'est maintenant le GAFOR qui fait référence... mais c'est compliqué et pas facile à exploiter...

Ce discours m'a surpris mais n'ayant pas le niveau de compétence requis sur le sujet, je ne suis pas intervenu. Il me semble qu'il y a quelque chose à faire, un rappel certainement et donner un éclairage sur le sujet probablement.

En réponse à son témoignage, le CPS :

- informe le pilote qu'en complément de l'affiche, il était envisagé de faire une new avec l'aide d'un membre du club, ingénieur à Météo France, mais que ceci a été reporté dans l'attente d'un article à paraître en fin d'année dans Info Pilote après que les évolutions prévues du GAFOR soient en vigueur (octobre)
- envoie au pilote une copie des pages 200 à 211 de l'ouvrage d'Alain Herbuel "*Les supports Météo du voyage aérien en France et en Europe*" (Cépaduès Editions).

Interrogé par le CPS, le FI a indiqué avoir eu des échanges avec son entourage sur le fait "qu'il était maintenant interdit aux pilotes VFR d'utiliser les METAR et les TAF et que cela était écrit dans un document de Météo France" et que par conséquent il demandait à ces élèves de ne prendre en compte que le GAFOR !

Fort surpris, le CPS lui a demandé la référence de ce document !

En fait il s'agissait du document intitulé *Comprendre le TAF en appliquant une philosophie « commune »* élaboré par la CSM (Commission Aviation légère) et daté du 28 mai 2015 [document disponible sur Aeroweb à la rubrique Aller plus loin/ Documentation/ [Interpréter le TAF](#)].

Le CPS a fait remarquer au FI que ce document ne mentionne aucune "interdiction aux VFR d'utiliser les TAF" mais qu'il y est seulement rappelé qu'il s'agit d'une "prévision d'aérodrome qui décrit les conditions dominantes prévues sur un aérodrome pour les vols IFR". Dans ce document, la CSM insiste sur les limites de précision des informations et sur les notions de variations des paramètres entre deux seuils qu'il convient de bien connaître. La lecture correcte du TAF implique en effet une interprétation de ces variations par rapport à des intervalles de valeurs.

Le FI a répondu au CPS que lui faire remarquer qu'il n'y avait aucune interdiction était une interprétation et qu'en cas d'accident dû à la météo, le « juge » saura s'appuyer sur cette utilisation du TAF pour établir la responsabilité du pilote VFR.

Le CPS a exprimé au FI un avis personnel en tant qu'instructeur VFR, à savoir qu'il convient de former ses élèves pour qu'ils sachent :

- exploiter correctement les METAR et les TAF ;
- les compléter et les recouper avec la lecture et l'interprétation de l'ensemble des autres "produits pertinents" mis à disposition par Météo France sur Aeroweb et en particulier le GAFOR.

3.2.2 Collision aviaire

DR 400 F-GSRR le 23 mai à 17:00 UTC au sud de LFBR dans le secteur du point SN de LFBO
Le CRES (Compte Rendu d'Événement de Sécurité) rédigé par le CDB a été envoyé à la DSAC (comme prévu par la réglementation) après tentative infructueuse de remplir le formulaire complémentaire (qui n'a pas pu être fourni par la DSAC-Sud !).

Le formulaire de CRES disponible sur le site web de la DGAC contient en effet la phrase suivante :
En cas de collision aviaire, remplissez le formulaire complémentaire et envoyez également une copie de ce

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 9/10
	30 ème réunion (09 juin 2017)	

compte-rendu au STAC :

http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fne_impact_animalier.pdf

- Pour information DGAC- STAC (Service Technique de l'Aviation Civile) a publié un document intitulé :

[Collisions aviaires en aviation générale](#)

Faire face aux grands rapaces

Note d'information technique

<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/rapaces.pdf>

Décision : afficher la première page de cette note sur la borne sécurité et insérer la note entière dans le classeur (fait le 10 juin 2017).

4 Points divers

4.1 Station Carburant

4.1.1 Clé de réarmement de l'Arrêt d'urgence de la pompe

Suite à l'action 2016-OCT-15 close lors de la dernière réunion, la procédure avait été intégrée au CR de la réunion FI du 15/03/2017.

La clé de réarmement est désormais sur l'armoire à clés des avions et tout FI peut la retirer avec sa carte à puce personnelle. La procédure ci-dessus est caduque et une information sera faite aux FI.

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
--------------	----	--	---------	----------

4.1.2 Danger potentiel dû à la présence permanente d'un bidon contenant de la 100LL

Lors du dernier CA il a été mentionné le danger que représente la présence de carburant et plus précisément de vapeur d'hydrocarbures dans le bidon en plastique bleu placé sous l'abri de la station carburant.

Il a été convenu que la commission se prononce sur l'éventualité de supprimer ce bidon.

Nota : ce bidon permet le recueil des quelques décilitres de carburant qui, le cas échéant, restent dans le pistolet après avoir relâché son levier ou lors de sa fermeture automatique. Il est attaché au couvercle du bac métallique contenant du sable avec une chaîne fermée par un cadenas !

Pour mémoire :

La station carburant est une zone ATEX- ATmosphère EXplosive.

En effet la cuve, le(s) réservoir(s) de l'avion [ainsi que le bidon] contiennent chacun une plus ou moins grande quantité d'hydrocarbure en phase liquide et en phase vapeur. Cette vapeur, hautement inflammable, s'échappe dans l'air environnant du fait que la fermeture de leurs orifices de remplissage est loin d'être étanche. La concentration de vapeur d'hydrocarbure augmente lors de l'ouverture des bouchons des réservoirs [ou du bidon].

Cette vapeur d'hydrocarbure est un combustible qui, en présence d'une énergie d'activation (étincelle, cigarette, etc.) et d'un comburant (oxygène de l'air) ne manquera pas de s'enflammer et le cas échéant de provoquer une explosion [cf. [Memento Lutte contre l'incendie \(EFORSA\)](#) et [Sensibilisation à la lutte contre l'incendie d'aéronefs](#)]

Propos et avis recueillis en commission et lors de la validation du présent compte-rendu :

- il est dommage de gaspiller du carburant et de le répandre (pollution des sols !)
- le carburant récupéré dans le bidon est inutilisable comme carburant aéronautique ;
- le bidon est très souvent laissé ouvert (oubli de le fermer, négligence ?) ;
- le bidon est en place depuis longtemps et il n'y a eu aucun incendie (zéro occurrence) ;

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 10/10
	30 ème réunion (09 juin 2017)	

- e. un incendie aurait de très graves conséquences sur les personnes et les biens ainsi qu'en matière de responsabilités :
 - i. qui éteint ou fait éteindre les téléphones portables lorsqu'il avitaille son avion, à part les plus respectueux ?
 - ii. en cas de sinistre, comment expliquer aux pompiers (SDIS), aux gendarmes, à la DSAC, au propriétaire-exploitant de l'aérodrome (Toulouse-Métropole), au Préfet, aux familles que le risque d'incendie lié à la présence et l'usage du bidon avait été jugé faible ?
- f. généralement lors des avitaillements, seules de petites quantités de carburant sont épandues et elles s'évaporent rapidement ;
- g. le bidon est inutile si, ayant terminé le remplissage, le pilote prend soin :
 - i. de faire couler dans le réservoir de l'avion les quelques décilitres restant dans le pistolet (en plaçant l'extrémité du tuyau sur son épaule pour le remplissage) ;
 - ii. d'arrêter la pompe à carburant avant de rembobiner le tuyau ;
- h. sur une station carburant ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) l'aire d'avitaillement est construite en béton étanche pour éviter toute pollution des sols et profilée pour recueillir les eaux de pluie et le carburant épandu (par mégarde !) [cf. <http://www.total.fr/mes-deplacements/aviation/maquette-3D-station-avitaillement.html>]:
 - les écoulements sont canalisés vers un séparateur d'hydrocarbures pour éviter qu'ils rejoignent la nappe phréatique, les ruisseaux et les cours d'eau avec les eaux de pluie ;
 - le séparateur est efficace à 100% s'il est réalisé et entretenu dans les règles de l'art.

Décisions (suite aux commentaires recueillis lors de la validation du présent compte-rendu) :

- recommander à la Commission Bâtiments et infrastructures de :
 - a. faire enlever le bidon afin de diminuer la probabilité d'occurrence d'un incendie ;
 - b. se renseigner sur le classement de notre station carburant (STANDARD AVIATION ou ICPE) et si un séparateur est installé sur ses modalités d'entretien ;
- communiquer sur la meilleure manière de procéder au remplissage afin d'éviter d'épandre le carburant résiduel (avec, le cas échéant, une information sur le nouveau [pictogramme](#) de consignes de sécurité affiché sur la station carburant et une mise à jour du [Conseil Sécurité 02/2013 : Avitaillement en carburant : pour qu'il n'y ait pas le feu !](#)).

4.2 Bulletin Sécurité de la DSAC

L'Objectif Sécurité N°24 Mars 2017 [En présence d'une figure d'AUTORITE](#) paru sur le site web de la DGAC contient, entre autres, un bilan d'incidents d'ouverture de verrières et de portes en vol.

Décision : afficher la première page de ce bulletin sur la borne sécurité et insérer dans le classeur le bulletin complet (*fait le 10 juin 2017*).

4.3 Sécurité Terrain LFCL

- Publication du [Guide des bonnes pratiques LFCL-Livre 2 : Radiocommunications](#)
- Enquête en cours de l'AUTATBL à la demande de la présidente de l'A/C de Grauhlet pour connaître le nombre de vols d'entraînement en tour de piste effectués sur l'aérodrome de Grauhlet

5 Système de Gestion de la Sécurité – SGS

RAS

**Prochaine réunion le mercredi 20 septembre 2017
18h00 à 20h00**