

	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	 <small>COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT Airbus Opérations Toulouse</small>
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	Compte rendu de la 32 ème réunion (13 décembre 2017)	Page 1/11

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

1	Avancement des actions	2
✓	Actions closes	2
✓	Actions ouvertes	2
2	Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité	3
✓	Publications	3
✓	Flashs Sécurité des vols à venir	4
✓	Conseils sécurité à venir	4
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	Événements de sécurité à déclarer	7
3.2	Autres événements et/ou actions	8
4	Points divers	9
4.1	Gestion des gilets de sauvetage	9
4.2	Recueil de témoignages défini dans l'action 2017-MAR-02	9
4.3	Étiquetage des onglets des livrets de procédures (alias check-lists détaillées)	10
4.4	Abnormal procedures DA20	10
5	Sécurité Terrain LFCL	11
6	Séminaire du pilote privé Avion-ULM	11
7	Système de Gestion de la Sécurité – SGS	11

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

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	13/12/17
--------------	----	---	---------	----------

Le Responsable Pédagogique a pris en charge cette action.

La consigne figure sur la [Fiche d'évaluation des compétences pour un PPL extérieur](#) : cette fiche a été présentée lors de la réunion FI du 09 décembre 2017.

2017-SEP-05	P1	Mettre à jour le Conseil Sécurité 02/2013.	M.Postal	13/12/17
-------------	----	--	----------	----------

La new ci-après a été diffusée le 17 novembre :

Les récents affichages sur la station carburant de l'ACAT d'une nouvelle signalétique ([distance entre de la marque d'alignement et l'abri de la station](#), [pictogramme de sécurité](#)) et de la [Procédure d'utilisation de la pompe carburant](#) ainsi que **la suppression du bidon en plastique bleu** ont incité la CISOA à élaborer et publier une mise à jour du [Conseil Sécurité 02/2013 intitulé Avitaillement en carburant : pour qu'il n'y ait pas le feu !](#)

Au nom des membres de la commission, je vous invite à prendre connaissance de cette nouvelle version ([cliquer ICI](#)), à en retenir les principes et à les appliquer soigneusement.

✓ 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
-------------	----	--	----------------------	----------

À poursuivre dans le cadre du processus DTO

2016-DEC-31	P1	Documenter le processus de planification et de réalisation des vols techniques demandés par l'atelier, afin : <ul style="list-style-type: none"> – de préciser qui fait quoi dans les activités du processus ; – dans le cas d'un vol consécutif à une opération de maintenance : <ul style="list-style-type: none"> ○ 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
-------------	----	--	-------------	----------

Description du processus très attendue du fait d'une réaffectation des tâches du RPO !

Porteur relancé à plusieurs reprises (la dernière le 22 novembre)

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

Le porteur a contacté la Commission Informatique pour la publication de ce sondage.

Absent excusé, le porteur de cette action écrit :

Le site utilisé pour l'enquête de 2012 n'existe plus. Graeme RIDDICK m'a conseillé un nouveau site, sur lequel j'ai créé un compte pour démarrer l'enquête. Il me reste à saisir les questions.

A ce propos, j'ai modifié le questionnaire pour tenir compte de la procédure actuelle de publication (notification de publication avec lien vers le document chargé sur le site ACAT).

Je vous le soumetts pour commentaire éventuel :

A noter : Il me semble nécessaire de mentionner l'aspect REX maintenant réglementaire, mais je n'ai pas encore trouvé la bonne formule : si vous avez des idées, n'hésitez pas...

Si j'ai un retour sur le questionnaire (pouvez-vous enregistrer une action dans ce sens demain ?) avant le 31 décembre 2017, je pense qu'on peut lancer l'enquête sur janvier/février 2018, avec un rappel au séminaire.

Décisions quant au questionnaire modifié :

§ 2	Publications de la CISOA : Flashs Sécurité des Vols, Conseils Sécurité, Consignes, Guides, ete .
-----	---

Supprimer « , etc »

Question 2.2 : remplacer « Immédiatement » par « Sans tarder »

Questions 2.2.1 et 2.2.2 : non pertinentes, à supprimer

§ 4	La CISOA élabore d'autres documents que ceux cités ci-dessus (au §2) et les publie généralement au menu Documents rubrique CISOA/Documents émis par la commission.
-----	--

Après ci-dessus ajouter (au §2)

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

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

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

✓ Publications

Conseils Sécurité :

- mise à jour du Conseil Sécurité 02/2013 « [Avitaillement en carburant : pour qu'il n'y ait pas le feu !](#) » (Publiée le 17/11/2017 – Rédacteur : M.Postal)
- 03/2017 : « [Le VFR « on top » : cela ne s'improvise pas !](#) » (Publié le 15/12/2017 - Rédacteur : JL.Rabilloud).

Flash Sécurité des vols : « [Objet perdu = danger !](#) » (Publié le 16 octobre - Rédacteur J. Loury)

La publication était accompagnée de la new ci-après :

Un incident survenu récemment et qui aurait pu se transformer en accident grave et un objet trouvé en cabine lors de la visite prévol ont incité la CISOA à rédiger et publier ce Flash Sécurité des Vols intitulé « [Vérifier qu'aucun corps étranger n'entrave les commandes et les gouvernes : une action vitale !](#) ». Prenez en vite connaissance et reprenez en bien toutes les leçons.

Ce flash a fait réagir un pilote :

Je confirme l'importance de ce flash. Lors des essais gouvernes juste avant le décollage, je constate qu'il est impossible de mettre le manche en position cabrée. C'était juste un appareil photo posé sur le sol par le passager qui bloquait la gouverne. Sans un tel contrôle avant le décollage, celui-ci n'aurait pas pu avoir lieu correctement. Plus rien sur le sol fait partie maintenant de ma propre checklist.

À qui il a été répondu :

Merci pour ton témoignage

Juste pour ton information, sache que suite à l'accident d'Albecete survenu en janvier 2015 ([cliquer ici pour en avoir les tenants et aboutissants](#)) la CISOA avait demandé un amendement aux Procédures normales de nos avions afin d'ajouter à la C/L EMBARQUEMENT-PREPARATION DU POSTE l'item : Poste de pilotage en ordrevérifié

Ce type d'accident est survenu quelques années plus tôt à un DR400 et pour lequel il avait été établi que la cause probable était qu'un appareil photo ou une caméra posé sur le plancher devant le siège du passager empêchait le plein débattement de la commande de profondeur.

✓ **Flashes Sécurité des vols à venir**

Il était prévu de publier deux flashes à titre d'action préventive de deux événements de sécurité :

- « En matière d'altitude, annoncer dans les messages radio le calage barométrique utilisé s'il diffère du QNH. », avec le rappel qu'il convient de préciser aussi dans les documents la référence utilisée (QNH ou 1013)

(Action préventive associée à la déclaration EOY9DI2KI0 sur REX-FFA)

- « En auto info, redoubler de vigilance pour assurer votre séparation avec les autres aéronefs lors de votre intégration dans la circulation d'aérodrome »

(Action préventive associée la déclaration EOYTJIZXOK sur REX-FFA cf. §3.1.2)

Décision

Abandon de ces projets de publications, remplacées par une intervention au séminaire du pilote Privé Avion-ULM du 03 février 2018 (cf. §6)

✓ **Conseils sécurité à venir**

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
04/2017	Comment éviter une sortie de piste ?	M.Postal

Absent excusé, le porteur de cette action écrit :

La préparation du conseil de sécurité, et en particulier la lecture du rapport du BEA "Maîtrise technique lors de l'atterrissage et connaissance de soi – Analyse de sortie de piste en 2006 en aviation générale " m'a conduit à retenir les éléments suivants comme contributeur de l'évènement "sortie de piste" :

- Stabilisation d'approche (plan, axe, vitesse)
- Repère pour l'arrondi
- Météo (vent arrière, vent de travers)
- Configuration de l'avion
- Blocage orientation roue avant (DR400)
- Fatigue
- Freinage
- Lâché prise lors de l'embarquée
- Train classique

Or la majorité de ces éléments ont été traités, entièrement ou partiellement, dans les conseils notés ci-dessous :

1- Stabilisation d'approche (plan, axe, vitesse)

Sujet abordé dans :

[Les performances se dégradent avec les beaux jours ! pour la température](#) : plus chaud → plus vite, plus haut.

[La piste qui parle !](#) pour l'axe.

[1.3Vs : le « talisman » du pilote !](#) pour la vitesse.

[Préparer son arrivée !](#) pour l'environnement de la piste (étude VAC).

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 5/11
	32 ^{ème} réunion (13 décembre 2017)	

[Maîtriser l'approche finale !](#) pour le plan, l'axe et la vitesse.

[Dans les turbulences et le cisaillement de vent : que faire ?](#) pour le plan, l'axe et la vitesse.

[Gradient de vent et kVe : comprendre et agir !](#) pour le plan et la vitesse.

2- Repère pour l'arrondi

Sujet abordé dans :

[La piste qui parle !](#) pour l'arrondi.

3- Météo (vent arrière, vent de travers)

Sujet abordé dans :

[Maîtriser l'approche finale !](#) pour la prise en compte de l'aérologie.

[Dans les turbulences et le cisaillement de vent : que faire ?](#) pour l'influence du vent.

[Gradient de vent et kVe : comprendre et agir !](#) pour l'influence du vent.

4- Configuration de l'avion

Sujet abordé dans :

[1.3Vs : le « talisman » du pilote !](#) pour la vitesse en fonction de la configuration.

[Gérer une panne de volets](#) pour une configuration inattendue.

5- Blocage orientation roue avant (DR400)

Sujet abordé dans :

[Maîtriser le « shimmy » à l'atterrissage !](#)

6- Fatigue

Sujet abordé dans :

[Préparer son arrivée !](#) pour moins solliciter le pilote déjà fatigué par le vol.

7- Freinage

Sujet abordé dans :

[La piste qui parle !](#) pour les talons au plancher.

[Préparer son arrivée !](#) pour ne pas se faire surprendre par la piste (longueur, environnement).

8- Lâché prise lors de l'embarquée

Sujet abordé dans :

[La piste qui parle !](#) pour la ligne médiane.

A part le contributeur « train classique », tous les points sont déjà abordés dans au moins un conseil de sécurité.

D'où la question : est-ce approprié de produire un conseil dédié à la prévention des sorties de piste ?

Quel est l'avis des membres de la CISOA ?

Avis de la commission :

- La répétition est pédagogique !
- Produire un conseil dédié à la prévention des sorties de piste est approprié, car cela permet de rassembler les "contributeurs" et leur analyse dans un seul document, ceci pour y trouver les réponses à la question posée dans le titre proposé : « Comment éviter une sortie de piste ? »

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 6/11
	32 ^{ème} réunion (13 décembre 2017)	

3 Événements 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

- EOY9DI2KI0 (du 12/03/2017 ; événement 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 rédigé et envoyé à la DSAC par le pilote concerné

Déclaration clôturée le 25/12/2017

Publication : nationale

- EOYPRWXH3Q (événement du 03/07/2017) : erreur de navigation ayant conduit à un rapprochement dangereux dans la circulation d'aérodrome de LFBR (Muret)

CRESAG transmis à l'autorité

Déclaration clôturée le 04/12/2017

Publication : aéro-club

- EOZ0M7RDVQ (déposée le 14/10/2017 ; événement du 14/10/2017) : ouverture de la porte droite du GARDAN peu après le décollage de LFCK

Évènement déjà survenu, relaté dans le Flash Sécurité des Vols « [Une verrière ou une porte s'ouvre en vol : ça peut arriver !](#) » (Publié le 25 novembre 2015)

CRESAG transmis à l'autorité

Déclaration clôturée le 23/11/2017

Publication : aéro-club

3.1.2 Déclarations en cours de traitement

- EOYTJIZXOK (déposée le 20/08/2017) : rapprochement dangereux dans la circulation d'aérodrome de LFCL en A/A le 17/08/2017

CRESAG transmis à l'autorité

Synthèse de l'événement :

La retranscription des enregistrements audio, la visualisation des données RADAR et les données GPS du DR400 confirment ce qui a été rapporté dans le compte rendu du pilote du DR400, CR rédigé avant qu'il ait eu connaissance de ces éléments et leur analyse.

On observe qu'au moment de la manœuvre d'évitement faite par le trafic n°198 (DR400), le trafic n°35 (DA20) a une altitude identique.

La distance relative est difficile à évaluer avec précision : cependant on observe sur le Radar que la manœuvre débute 5 secondes environ avant l'intersection du prolongement des traces (soit à $V_i = 100kt$ une distance de 250 mètres) !!! Sans manœuvre d'évitement la collision était hautement probable. On observe également que le DA20 a poursuivi sa trajectoire sans jamais en dévier et que la règle de priorité à droite n'a pas été respectée, ceci pouvant s'expliquer par le fait que le pilote du DA20, interrogé après coup, n'aurait vu le DR400 "phares éteints" seulement lorsque ce dernier a débuté sa manœuvre d'évitement et qu'il ne l'aurait pas entendu sur la fréquence !

Action préventive : intervention au séminaire du 03 février 2018 intitulée « Bonnes pratiques d'intégration dans la circulation d'un aérodrome non contrôlé sans AFIS ».

Principaux points de l'intervention :

- *rappels réglementaires [évoluer au-dessus du plus haut des circuits publiés, prendre connaissance des paramètres, entrer dans le circuit au début de la branche vent arrière, respecter le tracé publié, transmettre les messages radio d'intention et de position aux points caractéristiques, ne pas atterrir (ou décoller) si les servitudes de piste ne sont pas dégagées, etc.],*

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 7/11
	32 ^{ème} réunion (13 décembre 2017)	

- on insistera sur l'impérieuse nécessité :
 - d'allumer systématiquement tous les feux (anticollision, phares, position) avant d'entrer dans la circulation d'aérodrome ;
 - de suivre les itinéraires recommandés [selon l'aéronef : avion ou ULM] ;
 - de délivrer une information claire et fidèle à la réalité : route, position et altitude actuelles (utiliser systématiquement le calage QNH et l'indiquer si ce n'est pas le cas !), réelles intentions quant à la trajectoire prévue, estimée précise du prochain point caractéristique de cette trajectoire, annonce des corrections d'intention et des route/position/altitude/estimée, etc. ;
 - de rechercher systématiquement le contact visuel de tout trafic qui s'est signalé et d'informer par radio de son obtention (par exemple, visuel sur trafic Aquila gauche-droite même altitude) ;
 - de respecter la priorité à droite ;
 - d'assurer la vigilance extérieure [balayage visuel "tout azimut" ainsi qu'en haut et en bas (règle Voir et éviter)] ;
 - de localiser et d'identifier les autres aéronefs à l'approche ou déjà dans le circuit voire au départ ;
 - d'annoncer à la radio les trafics en vue ;
 - d'assurer la séparation à l'approche de la verticale en choisissant une altitude différente des autres trafics d'au moins 300 ft ;
 - d'éviter le passage à la verticale si les "paramètres de l'aérodrome" ont pu être obtenus via les autres trafics (soit en les écoutant, soit en leur demandant).

3.1.3 Événements de sécurité à déclarer

- Rapprochement dangereux dans le secteur d'Andernos (Bassin d'Arcachon) le 08/10/2017 lors de la sortie club à Biscarosse

CRESAG transmis à l'autorité

Ci-après l'essentiel des emails échangés et retransmis à la CISOA

Pendant le tour du bassin nous avons eu un rapprochement avec un autre avion. Vous en avez peut-être entendu parler lors des discussions pendant le repas.

Je vous transmets les différents échanges liés à ce sujet, décrivant l'incident. Je vous ferai part de la suite des échanges avec le club d'Andernos.

N'hésitez pas à me contacter si vous avez besoin d'éléments supplémentaires.

Cordialement

Bonjour,

Je viens de rejouer la séquence de Dimanche Après Midi, l'aéronef que vous avez croisé semblait effectuer un tour du bassin, dans le sens inverse du votre, il transpondait 7000 mais n'avait pas contacté le SIV Aquitaine (le code 7000 en atteste, les avions en compte se voient attribuer un code du type123X). Vous étiez en code 1230. Cet avion n'est pas équipé de transpondeur MOD S qui permettrait de l'identifier.

D'après les données radar, les deux avions sont passés à 0.07 Nm - de 100' (routes opposées), le plus proche à 11h07.09 Locale au niveau d'ANDERNOS ville.

Les trajectographies fournies le sont à titre d'information, et ne peuvent en aucun être utilisées à d'autres fins. Si vous souhaitez aller plus loin dans les investigations, il est possible de remplir le CRESAG (Compte-rendu d'évènement de sécurité Aviation Générale, fourni avec ce mail) et de l'adresser à la DSAC/S ou DSAC/SO.

Cordialement.

SNA/SO Service Exploitation

Subdivision Qualité Service/Sécurité

05 57 92 83 67

Bonjour, suite à mon appel d'hier au sujet d'un rapprochement dangereux avec un PIPER PA 18 (probablement celui basé à Andernos) sur le bassin d'Arcachon dimanche 08/10, je vous précise par écrit les conditions de l'évènement :

Notre avion : DR 400-160 F-GUYA

Décollage LFBS vers 10 :50 local time, retour vers 11 :40 à LFBS, on tournait en sens anti horaire, le rapprochement dangereux avec l'autre avion a eu lieu au plus tard à 11 :20.

Mon collègue en copie de ce message, pilotait notre avion et s'est rapproché du club d'Andernos, ils font une enquête en interne avec le responsable sécurité du club.

Si dans le même temps vous pouviez regarder la trajectoire de notre avion et celle du piper en espérant qu'il avait un transpondeur...

Décision : action nouvelle

2017-DEC-06	P1	Faire un point d'avancement et mener l'instruction du Rapprochement dangereux dans le secteur d'Andernos (Bassin d'Arcachon) le 08/10/2017.	B.Guaus	13/01/18
-------------	----	---	---------	----------

- **Le 07 octobre 2017 une « pince double clip » est coincée entre le longeron de la profondeur du CAP 10 et le contreplaqué et empêche le plein débattement de la gouverne lors d'une séance de voltige...**

Le pilote a fait un rapport interne mais n'a pas indiqué s'il avait renseigné un CRESAG pour notifier l'événement à l'autorité comme l'exige le règlement (UE) No376/2014 ni déclaré l'événement sur le REX-FFA comme cela lui a été demandé !

Relance effectuée par mail le 22 novembre 2017 et le 26/11 par le président :

CRESAG reçu le 27/11/2017, pas encore transmis à l'autorité

Rapport interne mis à jour reçu le même jour

Pas de signalement d'une nouvelle déclaration au sujet de cet événement sur le REX-FFA

À suivre

3.2 Autres événements et/ou actions

- **Crevasion 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.

Le courriel suivant (qui clôture l'incident) a été transmis à l'autorité le 05 novembre 2017 :

Subject: Incident DA20 laissé dans les servitudes à Cahors le 27 avril 2017 : synthèse des actions

Bonjour Mme Barranger,

Veuillez trouver ci-dessous, pour clôture, la synthèse des actions menées à la suite de l'incident en objet.

Bien cordialement

J.Loury

Correspondant Prévention-Sécurité

Aéroclub du CE Airbus Opérations Toulouse (ACAT)

1. Edition le 25/04/17 d'un [Flash Sécurité des Vols](#) intitulé : [Que faire si votre avion est immobilisé dans les servitudes d'un aérodrome non contrôlé sans AFIS ?](#)
2. Mise à jour le 21/04/2017 des [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#)
3. Rédaction et diffusion le 14/09/2017 du Conseil Sécurité 02/2017 intitulé : [Les servitudes de piste : des espaces qui doivent être dégagés d'obstacles !](#)
4. Étude de 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".

Décisions :

Pas de mise en place d'une astreinte du fait qu'il y a suffisamment de personnes pouvant être jointes et dont les noms et coordonnées figurent dans les [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#), dont un exemplaire est disponible dans chaque avion.

Demande faite au Responsable pédagogique de **donner la consigne aux FI** de vérifier, 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, que les pilotes connaissent l'ensemble des consignes opérationnelles et de sécurité (consultables à la page <http://www.acat-toulouse.org/documents/op%C3%A9rations/consignes-op%C3%A9rationnelles>).

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 9/11
	32 ^{ème} réunion (13 décembre 2017)	

Action complémentaire : le cours théorique dispensé en présentiel et intitulé « Circulation d'aérodrome et réduction des nuisances » inclut désormais une présentation de la notion de "servitudes" et insiste sur l'interdiction de franchir le point d'attente avant piste et de décoller et/ou d'y atterrir tant qu'elles ne sont pas dégagées ainsi que sur l'intérêt de survoler un aérodrome non contrôlé au-dessus du circuit pour vérifier ce "dégagement" en même temps que pour observer la manche à air et l'état de la piste (prise des paramètres).

- **Suppression du bidon Bleu contenant de la 100LL**

- Le 17/11/2017 la new suivante a été diffusée :

Les récents affichages sur la station carburant de l'ACAT d'une nouvelle signalétique ([distance entre de la marque d'alignement et l'abri de la station](#), [pictogramme de sécurité](#)) et de la [Procédure d'utilisation de la pompe carburant](#) ainsi que **la suppression du bidon en plastique bleu** ont incité la CISOA à élaborer et publier une mise à jour du [Conseil Sécurité 02/2013 intitulé Avitaillement en carburant : pour qu'il n'y ait pas le feu !](#)

Au nom des membres de la commission, je vous invite à prendre connaissance de cette nouvelle version ([cliquer ICI](#)), à en retenir les principes et à les appliquer soigneusement.

4 Points divers

4.1 Gestion des gilets de sauvetage

Toutes les informations recueillies suite aux actions 2016-DEC-32 et 2016-DEC-33 closes le 20/09/17 ont été transmises à la Commission Mécanique (Pierre Gervais) désormais en charge de la gestion des gilets.

4.2 Recueil de témoignages défini dans l'action 2017-MAR-02

Seules deux réponses avaient été reçues : la relance faite le 25 septembre par rediffusion de la new parue le 16 juin 2017 a porté du fruit !

Tous les témoignages reçus ont été retransmis aux membres de la commission.

Ci-après les derniers échanges sur le sujet :

(J.L.Rabilloud) : J'ai toujours pratiqué, personnellement et avec mes élèves, les séquences "action" puis "vérification" séparées dans le temps pour certains points clés du vol (avant décollage, après décollage, vent arrière, finale).

Il s'agit donc d'une do-list et d'une check-list.

C'est très similaire à ce que fait un équipage multipilote : le "Pilot Monitoring" effectue les actions quand opportun ou sur demande du Pilot Flying.

Ensuite, le PM lit la C/L et le PF vérifie.

Pour nous, le pilote est alternativement PF et PM !!

Pour les séquences plus courtes, les deux se suivent rapidement, on ne distingue pas formellement le do et le check.

Pour les séquences "au calme" (installation, avant mise en route, après mise en route, coupure moteur, après arrêt moteur), je recommande à mes élèves le "read and do"

Je suis favorable à une C/L unique, présentée avec des points d'explication que l'on peut sauter.

Une revue des C/L actuelles sera sûrement utile, mais on n'est déjà pas loin de l'optimum il me semble.

(J.Loury) : Personnellement je ne suis pas favorable au maintien de la mise à disposition dans les avions des "Quick check-list" mais favorable à la revue par un petit groupe de travail des check-lists (qui auparavant étaient improprement désignées "détaillées" et contiennent les items relatifs aux procédures normales et anormales ainsi qu'un résumé des performances et des vitesses d'utilisation).

Ces C/L sont éprouvées et ont beaucoup évolué depuis leur mise en place.

Quant au débat à propos de la différence entre une do and check-list et une check-list, je ne suis pas sûr qu'il apporte qqchose.

La philosophie à retenir serait plutôt "un recueil de procédures" (i.e. le livret actuel) à l'adresse des pilotes volant peu avec notamment des encadrés mettant en exergue les actions considérées comme "vitales".

(B.Adès) : Désolé d'avoir réagi aussi tard.

Voici mes réflexions:

- ne devrait-on pas distinguer Check-list de Do-list?

- les C/L sont essentielles aux opérations routinières où le risque d'oublier un item par distraction est important, ça n'empêche pas d'être vigilant: ça m'est arrivé quelquefois d'oublier de rentrer un train ou de

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 10/11
	32^{ème} réunion (13 décembre 2017)	

le sortir et à chaque fois, je m'en suis aperçu avant la C/L, alerté par le changement de performances de l'avion (VI);

- les D/L sont essentielles aux opérations peu fréquentes comme par exemple traiter d'une panne: je me demande d'ailleurs si ça ne vaudrait pas le coup de réunion un petit groupe de peignage de nos documents, car je me pose parfois des questions;
- un exemple d'intérêt de la C/L, celle avant descente: nous étions en croisière FL100 dans la région parisienne quand notre attention a été détournée par les échanges radiophoniques entre un pilote un peu perdu dans une mauvaise MTO du côté de Châteaudun et l'ATC, on a tellement été accrochés par cette situation qu'on en a oublié de descendre: on a vite lu notre C/L pour entamer rapidement et sûrement la descente; un autre exemple d'une C/L incomplète qui nous aurait évité des inquiétude en approche IFR sur Melun avec une MTO pas terrible mais au-dessus des minimums opérationnels: environ 500 ft avant de "percer", je demande au collègue de m'avertir de la vue du sol: 400 ft avant rien, 300 ft avant rien, 200 ft avant rien, quand subitement je comprends: la totalité de l'habitacle était complètement embué: désembué rapidement à la main, visuel sur la piste...
- l'idée de C/L détaillée et simplifiée est excellente;
- par rapport à l'exemple du dessous, j'ai souvent remarqué en instruction/test qu'en situation simulée de détresse ou d'urgence, les élèves pilotes oublièrent de communiquer: 7700, MAYDAYx3 ou PANPANx3 et traitement de la panne devrait permettre d'y palier.

Décision : action nouvelle

2017-DEC-07	P2	Faire l'analyse, la synthèse et tirer les conclusions du recueil 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	04/04/18
-------------	----	--	-----------	----------

4.3 Étiquetage des onglets des livrets de procédures (alias check-lists détaillées)

Dans l'email ci-dessous reçu dans le cadre de l'action 2017-MAR-02 (recueil de témoignages), il est suggéré « que l'on indexe de façon voyante et colorée l'onglet qui amène directement d'un seul coup d'œil à la page des actions d'urgence et de secours. ».

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

Je profite de cette relance bienvenue, pour te faire part de quelque chose que j'avais noté, en tout cas pour moi-même, lorsqu'il m'est arrivé le souci de fumées dans le cockpit.
 J'ai eu sur le moment un besoin urgent de trouver la page des consignes d'urgence...
 Or dans ce genre de situation on apprécie que les choses aillent assez vite et même si je n'ai pas perdu mon sang-froid j'ai dû anxieusement feuilleter la check pour retrouver l'item adéquat.
 De ce fait je suggérerais volontiers que l'on indexe de façon voyante et colorée l'onglet qui amène directement d'un seul coup d'œil à la page des actions d'urgence et de secours.
 C'est ce que j'ai fait pour moi-même dans ma check, mais on peut imaginer peut-être de faire de même pour celles qui restent dans l'avion.
 En espérant ne jamais plu y avoir recours

Décision : action nouvelle

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

4.4 Abnormal procedures DA20

JL.Rabilloud, dans l'email du 02 octobre ci-dessous (où il réagit à l'email ci-dessus), a proposé de faire une traduction des procédures anormales figurant dans l'Aircraft Flight Manual :

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

Excellente idée, d'ailleurs je voulais signaler que sur DA20 la C/L usuelle ne comprend que les procédures normales, tandis qu'un classeur rouge contient les procédures anormales et d'urgence, ce qui est très bien. Le bémol est que ce classeur rouge est peu lisible (simple photocopie du Manuel de Vol) et en anglais.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse		Page 11/11
	32 ème réunion (13 décembre 2017)		

De plus, il a disparu de certains avions (AC et EO je crois) et il faut donc prendre garde à avoir le Manuel de Vol à portée de main et savoir aller rapidement au bon chapitre !!

Il serait judicieux de rédiger la partie urgence dans le format de la C/L normale, et en français car je ne suis pas sûr que tous les pilotes sachent appliquer efficacement une procédure anglaise en situation de stress... Je suis prêt à faire la traduction et rédaction de ces procédures, disons d'ici fin janvier.

Il me faudrait si possible le fichier source de la C/L normale pour tenter de me caler dans la mise en page. Qui peut me dire où le trouver ?

Décision : action nouvelle

2017-DEC-09	P2	Réaliser une traduction des Abnormal procedures figurant dans le manuel de vol du DA20.	JL.Rabilloud	31/01/17
-------------	----	---	--------------	----------

5 Sécurité Terrain LFCL

Réunion annuelle entre le CCA, les contrôleurs et les FI de la plateforme le 14/12/17 (10:00-12:00)

6 Séminaire du pilote privé Avion-ULM

L'organisation générale et le programme de ce séminaire prévu le samedi 3 février 2018 à l'ENAC, avenue E.Belin Toulouse, sont consultables sur le site web ACAT, page [Informations/Usagers LFCL-AUATBL/12ème séminaire](#).

Aperçu du programme :

- Les dernières évolutions du site AEROWEB et l'exploitation des Produits complémentaires [aux produits réglementaires délivrés dans un Dossier de vol]
- Les bonnes pratiques de l'intégration dans le circuit d'un aérodrome non contrôlé sans AFIS
- [ICARUS](#) : Informations Complémentaires d'Aérodromes Utiles à la Sécurité (version FFA de l'expérimentation [CASH - Collaborative Aerodrome Safety Hotspots](#) de la DSAC)
- La notification des événements de sécurité : une exigence réglementaire
- Voyager à l'étranger en toute sécurité avec un avion léger en VFR ou un ULM : une gageure !
- Survol des Pyrénées en ULM ou en avion léger : comment le faire en toute sécurité ?

7 Système de Gestion de la Sécurité – SGS

RAS

Prochaine réunion le 04 avril 2018
18h00 à 20h00