

<u>Membres de la commission présents :</u> Bernard ADES, Louis-Patrice BUGEAT, Bruno GUAUS, Jacques LOURY, Thierry PEREIRA, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD	Autres présents (partiellement) : Y. Calderara, N. Hansen, T. Bernstein
Membres absents, excusés : Baptiste CADOT, Lucien SPESSOTTO	

1	Accueil d'un nouveau membre	2
2	Avancement des actions	2
	✓ Actions closes	2
	✓ Actions ouvertes.....	4
	✓ Actions confiées à « la mécanique »	5
3	Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité	6
	✓ Publications.....	6
	✓ Flash à venir	6
	✓ Conseils à venir	6
4	Événements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention.....	6
	4.1 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA	6
	4.1.1 Déclarations clôturées	6
	4.1.2 Déclarations en cours de traitement	7
	4.1.3 Nouvelles déclarations déposées à traiter	7
	4.1.4 Fonctionnement de l'application REX-FFA.....	7
	4.2 Autres événements et/ou actions	7
	4.2.1 Événement LFCL : intrusion dans la CTR LFBO	7
	4.2.2 Vol technique du CAP10	7
5	Points divers.....	8
	5.1 Application REX-FFA : Onglet « DO » (Déclaration Obligatoire)	8
	5.2 Consignes en vigueur à l'ACAT quant au prêt et à l'utilisation des gilets de sauvetage.....	9
	5.3 Déficit de connaissances pratiques pour l'emploi de l'équipement Audio-Com et Nav.	11
	5.4 Vérification du FL indiqué sur les transpondeurs mode S	11
	5.5 Pour tester votre culture de la sécurité !.....	11
6	Séminaire du pilote privé Avion et ULM du samedi 28 Janvier 2017.....	11
7	Système de Gestion de la Sécurité – SGS	12

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 Accueil d'un nouveau membre

Bienvenue à Bernard Adès, qui a accepté d'être membre de la CISOA.

2 Avancement des actions

✓ Actions closes

2016-MAR 01	P1	Rappeler dans une NEW + e.mail l'importance de mentionner sur le carnet route toute anomalie constatée sur un avion, conformément aux Consignes pour renseigner le carnet de route et au document Pilote et mécanique qui doit préciser l'usage de la « Feuille des prochaines visites d'entretien programmées » et la notion de Travaux reportés	J.Loury	Close le 03/11/16
-------------	----	---	---------	-------------------

New publiée le 03 novembre 2016 sous le titre « *Avitailler votre avion, le nettoyer et l'abriter, renseigner correctement son carnet de route : je connais et j'applique les consignes !* » :

Pouvoir prendre en charge un avion propre et correctement avitaillé, lire sans difficulté les mentions écrites sur son carnet de route et plus particulièrement celles de la colonne "incidents-observations éventuelles", se rendre à l'atelier ou envoyer un e.mail à son responsable pour décrire en détail un problème technique constaté sur l'avion...

Ces points sont traités dans divers documents et consignes publiés au fil des ans et récemment amendés : tout utilisateur d'un avion de l'ACAT devrait les connaître et les appliquer :

- [Politique d'avitaillement à l'ACAT](#)
- [Consignes Avitaillement-Stationnement en retour de vol](#)
- [Affiche Avion Lavé + Abrisé = Civilité + Sécurité](#)
- [Consignes pour renseigner le carnet de route](#)
- [Pilote et mécanique](#) (un lien vers le fichier de ce document figure dans les consignes ci-dessus)
- [Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion](#)

Au nom des équipes en charge des Opérations et de la Maintenance à l'ACAT et dans l'objectif de faciliter leur travail et de mieux vous satisfaire, je vous invite à lire ou relire ces documents et consignes [même s'il y a parfois des redondances] et à en retenir l'essentiel afin de pouvoir vous y conformer en toute connaissance de cause.

Si vous avez des questions, des remarques particulières ou des suggestions d'amélioration à leur sujet, n'hésitez pas à m'en faire part par écrit !

Merci

Signé : votre Correspondant Prévention Sécurité

2016-OCT-17	P2	Informar la FFA des anomalies relevées sur l'application REX-FFA et définir les évolutions souhaitées permettant de déclarer les anomalies et suggestions d'amélioration relatives aux moyens techniques et à l'organisation propres à un aéroclub	J.Loury	Close le 16/12/16
-------------	----	--	---------	-------------------

L'information relative aux anomalies a été communiquée à Mr Pierre Saint Martin, Correspondant Prévention Sécurité de la région Centre, lors d'une réunion organisée par le CPS Régional du CRA16 à Franczal le samedi 22 octobre et à laquelle JL.Rabilloud a participé.

2016-OCT-18	P2	Examiner dans les procédures anormales et d'urgence des Manuels de vol des avions de la flotte, s'il existe d'une part un item relatif aux vibrations ou irrégularités de fonctionnement du moteur et d'autre part dans l'affirmative s'il comporte une préconisation de faire une sélection magnétos dans ce cas.	J.Loury	Close le 16/12/16
-------------	----	--	---------	-------------------

Une consultation de la base de données du BEA n'a pas permis d'identifier des incidents ou des accidents ayant eu pour cause une sélection Magnétos effectuée en vol.

Divers instructeurs interrogés sur ce qu'ils feraient ont émis des avis différents quant à l'augmentation du risque d'une perte totale de puissance en vol.

Les Manuels de vol de tous les avions de la flotte sauf pour le CAP10 et le LMC1-Sprintair comportent un item relatif aux vibrations ou irrégularités de fonctionnement du moteur et préconisent dans ce cas de faire une sélection magnétos, à l'exception du TB10 et des TB20.

2016-OCT-19	P2	Relancer le pilote de l'ACAT ayant réagi après diffusion de la new du 05/07/2016 relative aux risques aviaires afin qu'il témoigne des situations où il fut exposé à de tels risques.	J.Loury	Close le 16/12/16
-------------	----	---	---------	-------------------

Témoignage posté à la page [C'est arrivé à l'ACAT](#) sous le titre [Le risque aviaire, je l'ai rencontré !](#)

2016-OCT-20	P2	Obtenir le témoignage du pilote de l'ACAT impliqué dans la collision du TB10 avec la porte du hangar afin de connaître les circonstances exactes de l'événement	J.Loury	Close le 16/12/16
-------------	----	---	---------	-------------------

Témoignage posté à la page [C'est arrivé à l'ACAT](#) sous le titre [Collision du TB10 avec la porte du hangar 3](#)

2016-OCT-21	P2	Vérifier si les Consignes pour renseigner le carnet de route traitent le cas d'une anomalie déjà mentionnée et de nouveau constatée par un autre pilote. Dans la négative, interroger le responsable de l'atelier sur ce qu'il convient de faire puis amender en conséquence le document	M.Postal	Close le 16/12/16
-------------	----	---	----------	-------------------

[Consignes mises à jour le 17 octobre 2016](#)

2016-OCT-22	P2	Elaborer une fiche spécifique de signaux répondant notamment à l'exigence <i>NCO.GEN.135 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord (signaux d'interception en vol)</i> et complétée par les signaux de survie, de détresse et de circulation au sol employés par un signaleur placé face à l'aéronef sur l'aire de trafic	T.Pereira	Close le 16/12/16
-------------	----	---	-----------	-------------------

Cf. New diffusée le 14/10/2016 sous le titre « *Du nouveau à bord* » :

Comme vous le savez, la réglementation a changé depuis le 26 aout imposant la présence de documents ou équipements supplémentaires à bord.

Vous trouverez désormais à bord de tous nos avions :

** Une trousse de secours,*

** Un document comportant tous les signaux visuels & d'interception ainsi que les informations à transmettre à vos passagers.*

Bons vols à tous en toute sécurité,

Thierry PEREIRA

2016-OCT-24	P2	Proposer au bureau du CA d'insérer dans le Règlement intérieur de l'ACAT deux nouveaux articles rappelant les exigences réglementaires <i>NCO.OP.180 : Simulation en vol de situations occasionnelles</i> et <i>GMI FCL.060(b) (1) Expérience récente</i>	J.Loury	Close le 10/10/16
-------------	----	---	---------	-------------------

Proposition faite et acceptée lors de la réunion du CA du 10 octobre 2016 :

- ✓ en application du règlement *NCO.OP.180 : Simulation en vol de situations occasionnelles*, l'emport de passagers qui ne sont pas "élève-pilote" ou "pilote déjà qualifié" est interdit lors de séances d'instruction ou de vols comportant :
 - des simulations de situations nécessitant des procédures anormales ou d'urgence (exercices de panne, de décrochages, etc.) ;
 - des simulations de perte des références extérieures [exercices de VSV]
- ✓ en application du règlement *GMI FCL.060(b) (1) Expérience récente*, aucun passager ne doit se trouver à bord lorsqu'un pilote ou un CDB vole avec un instructeur afin de respecter l'exigence des trois décollages, approches et atterrissages.

Une version du RI remaniée et amendée va être publiée dans les prochains jours : il a été suggéré que le groupe de mots « ou d'un CDB » ne soit pas employé.

2016-OCT-26	P2	Inviter les rédacteurs de consignes opérationnelles de documents de formation (supports de briefings et de cours) ou d'aide à la préparation des vols à mettre à jour leurs documents suite de l'entrée en vigueur de l'AMDT SERA du 19/08/16 et du Part NCO le 25/08/16.	J.Loury	Close le 16/12/16
-------------	----	---	---------	-------------------

Invitation faite lors de la réunion des FI du 27 octobre 2016

2016-OCT-27	P2	Lancer un appel à idées complémentaire pour le Séminaire du pilote privé Avion et ULM 2017 auprès des FI de l'ACAT, des Référents Sécurité des vols de la plateforme LFCL et des aéroclubs du voisinage, afin de trouver au moins un sujet spécifique à l'ULM.	J.Loury	Close le 16/12/16
-------------	----	--	---------	-------------------

Le plein d'idées a été fait sans avoir eu besoin de faire un appel !

✓ **Actions ouvertes**

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	31/01/16
-------------	----	---	---------	----------

Nota : action rouverte alors qu'elle était mentionnée comme close dans le CR du 23/09/2017.

Le pictogramme sera retransmis au secrétariat après quelques retouches graphiques (uniformisation des signes «d'interdiction», caractères plus gros pour le texte) qui le plastifiera et l'apposera sur la station carburant.

La [Procédure d'utilisation de la station carburant](#) (rédigée par Magali Menoux) est validée et sera également plastifiée et apposée sur la station carburant.

2015-DEC-21	P2	Mettre à jour les quick-check-lists des avions de la flotte (DR, DA, TB, GY80, LMC1), les check-lists détaillées des TB, du Gardan, du Cap 10, du Sprintair	T.Pereira	18/03/16
-------------	----	---	-----------	----------

Reste à faire : le Gardan GY80 (fichier de la C/L disponible).

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](#).

2016-OCT-15	P2	Définir avec le secrétariat les modalités permettant aux FI de savoir quoi et comment faire si l'Arrêt d'urgence de la pompe de la station carburant a été enclenché par mégarde !	J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	---------	----------

2016-OCT-16	P2	Etablir un sommaire des Consignes opérationnelles et organiser la page web en conséquence	J.Loury	16/12/16
-------------	----	---	---------	----------

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 satisfaire l'exigence NCO.GEN.155 d'avoir une telle liste disponible à bord.	T.Pereira	16/12/16
-------------	----	--	-----------	----------

Nota : attendre la clarification (demandée par FFA) du champ d'application du NCO.GEN.155

Action nouvelle :

2016-DEC-28	P2	Se renseigner auprès de la FFA sur la façon de répondre à l'exigence NCO.GEN.155 d'avoir une LME disponible à bord et laquelle ?	B.Adès	11/03/17
-------------	----	--	--------	----------

✓ **Actions confiées à « la mécanique »**

- vérifier sur les manuels des moteurs (Engine Operation Handbook ou autres) s'il y a des préconisations du motoriste en cas de vibrations ou d'irrégularités de fonctionnement du moteur :

Franck Lagarrigue, mécanicien à l'ACAT, a vérifié et n'a rien trouvé : action close

- mettre en place sur les DR400 un dispositif de serrage des prises « jack » sur leur platine plus efficace et plus fiable (action corrective de la cause racine de la panne Radio survenue sur le DR44 F-GTPK (événement objet de la déclaration EOXNS7H8XI)

Cela devait être fait à l'occasion de l'installation des nouvelles Radiocom 8.33 kHz

Action nouvelle

2016-DEC-29	P2	Vérifier que la demande de mise en place sur les DR400 d'un dispositif de serrage efficace et fiable des prises « jack » sur leur platine a été prise en compte et réalisée à l'occasion de l'installation des radios.	J.Loury	11/03/17
-------------	----	--	---------	----------

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

✓ Publications

Conseils Sécurité 04/2016 : « L'alimentation en air du moteur : une fonction vitale ! »

(rédacteurs : C.Bacabara, J.Loury, J.L.Rabilloud) publié le 03 novembre 2016

avec diffusion de la New ci-après :

Le retour de journées froides et humides est imminent ! Les risques de givrage vont s'accroître...

Les membres de la CISOA vous invitent à prendre connaissance du [conseil sécurité 04/2016 \(cliquer ICI\)](#) dans lequel ses rédacteurs examinent les causes et les conséquences d'une obstruction de l'arrivée d'air dans le moteur et décrivent les dispositifs permettant de l'éviter ou de s'en affranchir et leur utilisation.

Bonne lecture et bons vols

Signé : le Correspondant Prévention Sécurité

✓ Flash à venir

Néant

✓ Conseils à venir

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
01/2017	Comment éviter une sortie de piste ?	M.Postal
02/2017	La pratique du VFR on top	JL.Rabilloud
03/2017	Réchauffage Pitot, prise statique de secours	JL.Rabilloud

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

4.1 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

4.1.1 Déclarations clôturées

- EOXNS7H8XI (30 juin) : panne radio sur un DR400
Clôture de l'événement :
-case Marquer comme « clôturé » : Déclaration déjà clôturée (cochée)
-case Publication aux membres de l'aéroclub : cochée
-case Transmettre pour publication nationale : Déclaration déjà envoyée (cochée)
- EOXBXITP7H (du 21 février) : Retour mouvementé au terrain de départ le 11 novembre 2015
-case Marquer comme « clôturé » : cochée
-case Publication aux membres de l'aéroclub : cochée
-case Transmettre pour publication nationale : cochée
- EOXNDBN4HC (du 24 juin) : panne du DA 20 à 3 mn de l'aérodrome St Girons
Clôture de l'événement :
-case Marquer comme « clôturé » : cochée
-case Publication aux membres de l'aéroclub : cochée
-case Transmettre pour publication nationale : cochée
- EOXQOEC46N (du 15 août) : Panne moteur du TB10 à Egletons
Clôture de l'événement :
-case Marquer comme « clôturé » : cochée
-case Publication aux membres de l'aéroclub : cochée
-case Transmettre pour publication nationale : cochée

4.1.2 Déclarations en cours de traitement

- EOXID22AK6 (du 02 mai) : problème de rentrée de train sur le TB20

Clôture de l'événement :

- case Marquer comme « clôturé » : **à cocher**
- case Publication aux membres de l'aéroclub : **à cocher**
- case Transmettre pour publication nationale : **à cocher**

En relisant le texte décrivant l'événement, le CPS a trouvé que ce n'était pas vraiment clair et devrait être amélioré avant de cocher les cases Clôture et Publication.

Décision :

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	11/03/17
-------------	----	---	-----------	----------

4.1.3 Nouvelles déclarations déposées à traiter

Néant au jour de la réunion

4.1.4 Fonctionnement de l'application REX-FFA

Tentatives infructueuses de dépose de deux déclarations :

- Retard significatif de publication d'un TAF sur Aeroweb : prévu à 11h00 UTC, soit 12h00 locale, ce TAF a été publié vers 14h30 locale (donc 13h30 UTC) et daté de 11h UTC !
[pour mémoire, contractuellement le TAF doit être publié toutes les 6 heures et à l'heure ronde (05h00 UTC, 11h00 UTC, 17h00 UTC, 23h00 UTC) et la TEMSI toutes les 3 heures et deux heures et 10 min avant son heure de validité (exemple une TEMSI 12:00 UTC doit être publiée à 09:50 UTC)].
- Vol technique du Cap 10 (voir § ci-après : Autres événements et/ou actions)

4.2 Autres événements et/ou actions

4.2.1 Événement LFCL : intrusion dans la CTR LFBO

Pour information, la déclaration suivante a été déposée par un pilote nouvel adhérent d'un autre aéroclub de la plateforme :

<http://rexffa.fr/PublicReport/Details/123>

4.2.2 Vol technique du CAP10

NB : le pilote et le directeur sont présents lorsque la commission a traité ce point de l'ordre du jour.

Description de l'événement (Cf. projet de REX rédigé par le pilote et transmis par email au CPS)

Le CAP10B est en maintenance depuis mai 2016 (modification en BK). Il est remonté en Octobre et subit une GV. Le 16 Nov le responsable maintenance adresse un email au pilote devant faire le vol de contrôle : "L'avion est bon pour le vol de contrôle, quand tu es dispo et que la MTO est bonne, c'est tout bon".

Le pilote répond qu'il essaiera de passer le samedi matin et demande au responsable maintenance s'il sera à l'atelier mais n'obtient pas de réponse. Ne pouvant finalement pas passer le samedi matin, le pilote se rend à l'atelier le dimanche matin : l'avion est dans le hangar, les clés sont dans l'habitacle, l'APRS est signée, des conditions météo CAVOK sont prévues l'après-midi.

Le pilote fait une visite pré-vol le matin et décide de revenir l'après-midi avec un autre pilote voltige afin d'effectuer le vol. L'après-midi, il fait à nouveau une visite pré-vol qui est doublée par celle de l'autre pilote voltige. Le plein de l'avion est réalisé et les deux pilotes se préparent.

Le vol de contrôle s'effectue sans difficulté. Quelques points à corriger sont relevés dans un email de compte-rendu envoyé le soir-même au responsable maintenance, au responsable pédagogique et des opérations (RPO) et au correspondant prévention-sécurité.

Le lendemain, le pilote reçoit un email du responsable maintenance lui signifiant que le vol aurait dû être effectué avec un mécanicien à bord.

Le pilote appelle le responsable maintenance pour s'excuser et explique qu'il n'avait pas compris (ayant reçu un « GO » par email) que la présence à bord d'un mécanicien était obligatoire. Ils rediscutent des points à corriger et des autres points à vérifier et le responsable maintenance demande au pilote de contacter le directeur de l'ACAT avant d'effectuer le second vol de contrôle.

Le pilote contacte le directeur qui lui indique que le vol a été effectué "sans un minimum de sécurité". Le pilote lui demande Quel est le process ? Où le trouve-t-on ? mais n'obtient pas de réponse.

Après l'exposé par le pilote de sa propre analyse de l'événement et notamment des raisons qui l'ont poussé à effectuer le vol et des conclusions qu'il en tire (éléments figurant dans son projet de REX rediffusé aux membres de la commission et au directeur avant la réunion), après discussion entre le pilote, le directeur et les membres la CISOA, il ressort :

- les éléments factuels ci-après :
 - o le carnet de route était consigné dans le Bureau du chef mécanicien. Ce bureau était fermé à clé et a été ouvert avec le concours d'un tiers.
 - o l'APRS était signée avec la mention « sous réserve du vol de contrôle »
- que la coordination et la communication entre les personnes concernées n'étaient pas optimales pour ce vol;
- que la commission n'a pas à sa disposition tous les éléments nécessaires à l'analyse de l'événement et à l'élaboration d'une éventuelle recommandation d'amélioration, notamment les éléments qui pourraient ressortir d'une audition du responsable maintenance et de la tierce personne susmentionnée.

A ce stade de l'instruction, le CPS a estimé qu'il conviendrait, à titre d'action immédiate, de clarifier et décrire le rôle et les tâches des acteurs impliqués dans la planification et la réalisation des vols techniques (contrôle, convoyage, etc.) demandés par l'atelier ainsi que la réglementation applicable, les conditions d'assurance en cas d'accident, les prérequis, les attendus, les consignes particulières de sécurité afférentes aux vols consécutifs à une opération de maintenance, tout ceci afin que les personnes en charge sachent ce qu'elles ont à faire et à qui rendre compte !

Décision

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"> o d'identifier la réglementation applicable et les conditions d'assurance ; o de définir les prérequis, les attendus et les consignes particulières de sécurité.. 	T.Bernstein	11/03/17
-------------	----	---	-------------	----------

5 Points divers

5.1 Application REX-FFA : Onglet « DO » (Déclaration Obligatoire)

D.Vacher et Pierre Saint Martin ont contacté l'ACAT pour qu'il fasse partie des A/C en charge de valider les fonctionnalités du module de gestion des déclarations obligatoires (Règlement européen 376-2104) et de génération et d'envoi automatiques du CRES (Compte-rendu d'Événement de Sécurité) à transmettre à l'Autorité.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 9/12
	28 ^{ème} réunion (16 décembre 2016)	

5.2 Consignes en vigueur à l'ACAT quant au prêt et à l'utilisation des gilets de sauvetage

De nombreux courriels ont été échangés après qu'un pilote ait été averti par un email du responsable pédagogique et des opérations (RPO) que l'ouverture de la pochette plastique de chacun des 3 gilets qu'il avait emprunté lui coûtera 60 €, le reconditionnement d'un gilet après ouverture de sa pochette étant facturé 20 € au club.

(cf. Consigne opérationnelle ACAT pour le Prêt des gilets de sauvetage : http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/gilets-de-sauvetage.original.pdf)

Par la suite, le RPO a complété son email en rappelant au pilote (sic) quelques principes sur la gestion des passagers lors d'une avarie de moteur au-dessus de l'eau :

« Avant le vol, briefier les pax sur l'utilisation des gilets en cas d'avarie est le mini-minimum. Pour ce faire, il y a le document ci-joint disponible à la rubrique « Documents/ Opérations aériennes/ Gestion & sécurité du vol ». Ce document indique qu'il serait une erreur de déclencher le système de gonflage des gilets dans l'avion...et c'est précisément ce que ferait un pax lambda s'il n'a rien à faire en cas de panique relative.

En résumé, le bon scénario à adopter en cas de panne-moteur au-dessus de l'eau est de briefing les passagers avant le vol sur l'utilisation des gilets et du survol de l'eau à venir. De ton côté, tu seras serein pour piloter car tu seras déjà équipé du gilet « veste » amovible et pendant ce temps les passagers seront occupés à ouvrir le sac et à déplier leur gilet (...moins de stress lorsqu'on est occupé) ».

Interrogé, le prestataire que l'ACAT sollicite pour reconditionner les gilets (société EMS 6, rue Jean Monnet - 95190 Goussainville) a précisé que « lorsque la pochette d'un gilet de sauvetage est fermée, cela garantit théoriquement l'intégrité d'un gilet, sauf bien évidemment si la pochette est visuellement détériorée.

Lorsqu'un gilet est sorti de sa pochette et enfilé sur une personne, rien ne prouve que le gilet n'a pas été accroché, piqué par un objet, mettant en cause son intégrité et son étanchéité.

C'est la raison pour laquelle, lorsqu'un gilet est sorti de sa pochette, il doit subir une révision générale ».

En réaction à ce qui précède, le pilote a exprimé son point de vue, résumé ci-après :

Je juge que la "règle de faire supporter le coût du reconditionnement d'un gilet à son emprunteur s'il en ouvre le sachet en plastique scellé pour pouvoir l'enfiler" est non sécuritaire et va à l'encontre des initiatives multiples de notre club pour promouvoir la sécurité.

Avec le Gardan nous étions quatre (le pilote et 3 pax) à voyager de LFCL à Aix Les Milles et pour la route j'avais opté pour le transit côtier à 1000 pieds AMSL entre Montpellier et Cassis. Avant le départ nous nous sommes posé la question d'ouvrir ou pas les sachets et avons conclu qu'il n'y aurait pas de place dans l'habitacle ni un laps de temps suffisant avant un amerrissage fortuit pour enfiler son gilet et donc nous l'avons tous revêtu à LFCL avant le départ !

Maintenant je me dis que les gilets que j'emprunterai resteront beaucoup plus souvent dans leur sachet si l'ACAT maintient cette règle !

Je suis d'accord que les gilets doivent être en bon état mais je doute qu'un gilet ait besoin d'être reconditionné après avoir été utilisé une seule fois et suis convaincu qu'il est suffisant après utilisation de le replier et de le ranger avec précaution dans une pochette de protection adéquate.

Bien sûr que j'ai briefé mes PAX qu'ils ne devaient pas gonfler le gilet avant d'être sortis de l'avion, le problème n'est pas là : mon avis est que c'est une erreur de ne pas revêtir les gilets avant de monter à bord lorsqu'un survol maritime à basse altitude est prévu.

Si cette politique de facturer 20 € par gilet utilisé est maintenue (je ne parle pas de l'avoir gonflé bien sûr !) j'estime que cela va à l'encontre de la sécurité car le pilote va demander à son pax de garder son gilet dans sa sacoche pour ne pas avoir à payer...

Je suis d'accord qu'il n'est pas impératif de revêtir les gilets lors d'un vol effectué par exemple au FL70 vers la Corse (je l'ai fait plusieurs fois !) bien que l'exiguïté de l'habitacle de nos avions

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 10/12
	28 ^{ème} réunion (16 décembre 2016)	

légers rende cette opération difficile mais en volant en niveau il y a suffisamment de temps pour pouvoir la faire avant l'amerrissage.

Je suis d'accord de réfléchir avec la Commission pour trouver d'autres dispositions qui permettent de veiller dans la durée au bon état technique des gilets, de prendre en compte les exigences réglementaires et enfin de ne pas faire supporter les coûts aux seuls emprunteurs. Je propose par exemple de ranger le gilet utilisé dans un sachet zippé épais avec un petit log book où tracer la date de mise en service, les dates d'utilisation, la date prévisionnelle de vérification et la date de vérification effective et enfin la date prévisionnelle de mise au rebut.

Les gilets disponibles au club ont été examinés lors de cette réunion. De cet examen, il ressort que :

- le gilet Pax et le gilet Pilote (considéré comme réutilisable sans reconditionnement) sont très peu différents et constitués apparemment du même matériau, ce qui laisse dubitatif sur le risque d'endommagement évoqué pour le premier et pas pour l'autre alors que ce dernier est systématiquement revêtu par le pilote et que son rangement dans sa pochette après utilisation est mal aisé.
- au moins un des gilets Pax utilisés dans ce vol était au-delà de la date de validité et ce qui rend difficile à comprendre pourquoi le gilet Pax (conservé dans sa pochette scellée) a une durée de validité plus courte que le gilet Pilote qui peut plusieurs fois être sorti de sa pochette, enfilé puis replié et rangé.

Face à ces constats et à ces interrogations, la CISOA souhaite pouvoir approfondir le sujet en recueillant divers éléments pour élaborer une proposition de nouvelle politique de prêt et de consignes d'utilisation des gilets qui soient plus en accord avec la Politique de Sécurité de l'ACAT et qui incitent au respect des exigences de la réglementation [AIR OPERATIONS Part NCO OPS.IDE.A.175 : Survol d'une étendue d'eau](#).

Décisions :

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

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	11/03/17
-------------	----	--	-----------	----------

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse		Page 11/12
	28 ème réunion (16 décembre 2016)		

5.3 Déficit de connaissances pratiques pour l'emploi de l'équipement Audio-Com et Nav.

A l'occasion de vols effectués avec des pilotes déjà qualifiés ou des élèves, le CPS et divers FI constatent qu'ils ne savent pas configurer ni utiliser correctement leur équipement notamment la boîte de mélange, le squelch etc. Ceci peut leur causer des difficultés quand la charge de travail augmente !

Pour combler ce déficit, une action de fond s'impose : intervention au séminaire, séance de cours, flash sécurité des vols ou conseil sécurité, etc.

Décision :

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	11/03/17
-------------	----	---	--------	----------

5.4 Vérification du FL indiqué sur les transpondeurs mode S

Pour faire suite à la publication du Conseil sécurité 01/2016 intitulé [Comment confirmer son altitude ?](#) et à une indication erronée du FL sur le transpondeur d'un DR400 (PK) le CPS propose que dans les check-lists détaillées, les lignes où l'on vérifie que le transpondeur est sur ALT + 7000 soient complétées par la mention « FL indiqué vérifié ».

Décision :

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) ^o	11/03/17
-------------	----	---	---	----------

5.5 Pour tester votre culture de la sécurité !

La question suivante a été posée aux membres de la commission :

Que peut-on tirer à notre niveau (CISOA) ou de celui du SGS de l'ACAT du document des Services Officiels Canadiens intitulé « Pour tester votre culture de la sécurité ».

Décision : on ne fait rien !

6 Séminaire du pilote privé Avion et ULM du samedi 28 Janvier 2017

Les sujets retenus : voir sur site web ACAT page Informations/Usagers LFCL-AUATBL.

Un sujet B/U a été proposé au CPS : (sic) J'ai 320h de vol, 733 atterrissages et eu 250 PAX. Je suis en plein dedans (200-500h) et me le répète pas assez souvent.

Je réfléchis donc à titre perso à une planche sur le thème en objet et éventuellement le proposer à mon aéroclub. Le principe de ma planche est sur le ton de l'humour transmettre la gravité des situations (je peux même le faire sur le ton de Pierre Belmare):

- Intro 5-10' pour expliquer ce qu'est la killing zone en aéronautique
- mélanger des Rex Info Pilote et les miens (REX secrets et perso):
 - o ce qu'on apprend à faire en théorie dans les manuels et formation,
 - o ce que le pilote a fait,
 - o pourquoi il l'a fait et les leçons à retenir. J'y inclurai une très récente expérience (27/11) qui en vol montagne m'a rappelé le danger en passant le col de Peyresourdes avec 2 PAX : ils n'ont rien vu mais moi je sais que j'ai passé plusieurs plaques de Reason et qu'il n'en restait plus beaucoup!
- Une conclusion de 5-10' en reprenant le thème que j'avais préparé : le maintien des compétences (2014) et les mémos pilote et passagers (2015 : que j'utilise)

Je peux le faire sur 30 à 45' par exemple. C'est à géométrie variable en fonction du temps dispo : 5' par situation.

Le CPS a répondu au proposant d'aller au bout de sa réflexion et de développer un peu plus son sujet pour que l'on puisse le retenir le cas échéant : au final il ne donne pas suite !

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 12/12
	28 ème réunion (16 décembre 2016)	

7 Système de Gestion de la Sécurité – SGS

Suite à la révision du Règlement intérieur, le draft 2.6 du MANUEL SGS-ACAT a été enregistré dans la bibliothèque media du site web et peut désormais être consulté par tout membre ACAT via le lien mis à la page Vie du club/SGS-ACAT. Vis-à-vis de la version précédente (draft 2.5) :

- les fonctions *Chef-Pilote* et *Responsable pédagogique*, qui étaient distinctes et citées dans le manuel, ont été fusionnées sous l'intitulé *Responsable pédagogique et des opérations en vol* ;
- une fonction de *Conseiller opérations* a été définie et donc citée dans le manuel.

**Prochaine réunion le samedi 11 mars 2017
17h30 à 19h30**