

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

1	Avancement des actions	2
✓	Actions closes	2
✓	Actions ouvertes	3
2	Avancement/planification des flashes sécurité des vols et des conseils sécurité	4
✓	Publications	4
✓	Flashes 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	5
3.1	Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA	5
3.1.1	Déclarations clôturées	5
3.1.2	Déclarations en cours de traitement	5
3.1.3	Nouvelles déclarations déposées à traiter	5
3.1.4	Événements de sécurité à déclarer	5
3.2	Autres événements et/ou actions	5
4	Points divers	7
4.1	Recueil de témoignages défini dans l'action 2017-MAR-02	7
5	Sécurité Terrain LFCL	7
6	Système de Gestion de la Sécurité – SGS	7

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-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	Close le 20/09/17
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	Close le 20/09/17

Toutes les informations recueillies ont été transmises à la Commission Mécanique (Pierre Gervais) désormais en charge de la gestion des gilets [cf. doct ACAT-Remplacement T.Pereira v_02_26 06 17 transmis par le Président dans son e.mail du mercredi 19 juillet 2017 18:00].

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	Close le 20/09/17
-------------	----	--	-----------	-------------------

Seuls les DA20 disposent d'une LME dans les manuels de vol. Les propositions de LME issues de la réunion de travail du 13 mai ont été examinées. Les remarques ont été transmises à P.Gervais qui va les prendre en compte pour amender les propositions.

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)°	Close le 20/09/17
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

Le Responsable Pédagogique a pris en charge cette action (cf. e-mails ci-dessous)

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

From: [Philippe MAITRE](#)

To: [Jacques](#)

Sent: Wednesday, September 27, 2017 10:59 PM

Subject: Re: Action suite à la Crevaision du DA20 à Cahors le 27 avril 2017

Bonsoir Jacques

Ok pour je m'en charge.

Bonne soirée

Philippe

Envoyé de mon iPad

Le 26 sept. 2017 à 22:01, Jacques <loury.j@orange.fr> a écrit :

Bonjour Philippe,

Parmi les actions définies en relation avec l'incident en objet figurait celle-ci (cf. [CR Réunion CISOA du 09/06/2017](#)) :

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". La CISOA n'a pas retenue la 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.

Par contre la commission a décidé de te solliciter, en tant que Responsable pédagogique, pour **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> et plus particulièrement les [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#) dont un exemplaire est disponible dans chaque avion.**

Les membres de la CISOA te remercient par avance d'y donner suite !

Jacques Loury

Correspondant Prévention-Sécurité

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

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

À relancer

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

Dans son e.mail du mardi 19 septembre 2017 23:00, le porteur a fait une proposition de questions où la plupart de celles qui figuraient dans le sondage de 2012 ont été reprises, certaines ayant été amendées et d'autres supprimées pour tenir compte des divers changements intervenus depuis cette époque, notamment :

- la suppression des versions html des Conseils Sécurité remplacées par une new de présentation (avec envoi automatique d'un e.mail) où figure systématiquement le lien vers le document ;
- les Flash Sécurité des Vols qui n'existaient pas ;
- les consignes et guides qui n'étaient pas inclus dans le sondage.

Après quelques dernières suppressions ou reformulations des questions proposées, Marc P. doit contacter la Commission Informatique (Graeme Riddick) pour publier ce sondage.

À suivre

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

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

- La recommandation de faire enlever le bidon a été réitérée au CA du 18/09/17 : la Commission Bâtiments et infrastructures va faire le nécessaire.
- La communication sur la meilleure manière de procéder au remplissage afin d'éviter d'épandre le carburant résiduel se fera via une mise à jour du [Conseil Sécurité 02/2013 : Avitaillement en carburant : pour qu'il n'y ait pas le feu !](#).

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

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

✓ **Publications**

Conseils Sécurité : « [Les servitudes de piste : des espaces qui doivent être dégagés d'obstacles !](#) » (Publié le 14 septembre - Rédacteur JL. Rabilloud)

Flash Sécurité des vols : néant

✓ **Flashs Sécurité des vols à venir**

« En matière d'altitude, annoncer dans les messages radio le calage barométrique utilisé s'il diffère du QNH. » -titre non définitif- (Porteur : J.Loury)
(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 » (Porteur : J.Loury)
(action préventive associée au rapprochement dangereux entre deux avions de l'ACAT survenu le 17 août 2017 à la verticale de LFCL, ayant fait l'objet d'un Compte Rendu d'Événement de Sécurité Aviation Générale (CRES AG) et de la déclaration EOY9DI2KI0 sur REX-FFA)

✓ **Conseils sécurité à venir**

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

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 5/7
	31 ème réunion (20 septembre 2017)	

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

- EOYOMKHSOZ (du 27/06/2017) : rapprochement dangereux dans la vallée de l'Ariège (F-GUYA 1er juin 2017) en amont de Foix à cause de la non-réception d'une information de trafic ! (Publication nationale)

Action préventive : new diffusée le 1^{er} juin 2017 sous le titre « Connaître le fonctionnement de l'équipement radio et son utilisation ! » demandant à tous les pilotes de lire attentivement le Guide ACAT d'utilisation des radios GARMIN : depuis lors les problèmes radios sont rares.

Décision :

Abandon de la « main courante » à signer par les pilotes pour confirmer cette lecture, du fait d'un intérêt limité et d'une mise en place non effective à ce jour.

Cette idée sera reprise à l'occasion du prochain changement dans l'équipement des avions.

- EOYP33V9OX (déposée le 05/07/2017) : rapprochement dangereux dans la circulation d'aérodrome de LFBR (Muret)
CRES AG transmis à l'autorité
(Publication club)

3.1.2 Déclarations en cours de traitement

- 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 d'événement rédigé et envoyé à la DSAC par le pilote concerné).

Action préventive (cf. §2 Avancement/planification des flashes sécurité des vols et des conseils sécurité) : 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

- EOYTJZXOK (déposée le 20/08/2017) : rapprochement dangereux dans la circulation d'aérodrome de LFCL en A/A le 17/08/2017
CRES AG transmis à l'autorité

3.1.4 Événements de sécurité à déclarer

- néant

3.2 Autres événements et/ou actions

- **Crevasse 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.

Un courriel sera transmis à l'autorité pour lui notifier la réalisation de toutes les actions définies dans le plan d'action et l'action complémentaire ci-dessous prenant en compte une remarque de la DSAC :

1. Edition le 25/04/17 d'un [Flash Sécurité des Vols](#) rappelant la conduite à tenir en pareille situation
2. Mise à jour le 21/04/2017 de la **fiche de [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#)**

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 6/7
	31 ème réunion (20 septembre 2017)	

3. Rédaction et diffusion le 14/09/2017 d'un **Conseil Sécurité sur la notion de "servitudes" et de leur "occupation"**

Nota : le 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 sera fait à l'occasion du traitement de l'événement de sécurité objet d'un CRESAG et de la déclaration EOYTJIZXOK sur le REX FFA.

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](#).
- Demande faite au Responsable pédagogique (cf. action 2017-JUIN-02) 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.

Pour mémoire ces consignes sont consultables à la page <http://www.acat-toulouse.org/documents/op%C3%A9rations/consignes-op%C3%A9rationnelles> et plus particulièrement les [Consignes en cas de difficulté, d'incident ou d'accident](#) dont un exemplaire est disponible dans chaque avion.

Action complémentaire : la demande suivante a été faite au chargé Cours théorique « Circulation d'aérodrome et réduction des nuisances » :

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

From: Jacques

To: [Etablie Jean-Luc \(D\)](#)

Cc: [Maître](#) ; [Ades Bernard](#) ; [Bugeat LPatrice \(perso\)](#) ; [CADOT, Baptiste](#) ; [Guaus Bruno \(D\)](#) ; [Pereira Thierry \(T\)](#) ; [Postal Marc \(T\)](#) ; [Rabilloud Jean-louis \(T\)](#)

Sent: Thursday, October 12, 2017 7:05 PM

Subject: ACAT- Cours théorique : Circulation d'aérodrome et réduction des nuisances-notion de Servitudes

Bonjour Jean-Luc,

Lors des échanges téléphoniques avec la DSAC-Sud au sujet de l'incident survenu à Cahors à l'un de nos DA20 (crevaisson et avion laissé dans les périmètre des servitudes de piste), le pilote-inspecteur Yves Artus a demandé si dans nos cours théoriques l'utilisation des aérodromes était traitée et dans l'affirmative s'il y était fait mention de la notion de "servitudes" et des règles concernant le décollage et l'atterrissage alors que les "servitudes de piste sont occupées" (i.e. ne pas franchir le point d'attente avant piste et décoller et/ou ne pas y atterrir, tant qu'elles ne sont pas dégagées) ainsi que de l'intérêt (dans la procédure d'intégration dans la circulation d'un aérodrome non contrôlé) de passer par la verticale pour vérifier ce "dégagement des servitudes" en même temps que pour observer la manche à air et l'état de la piste (prise des paramètres) !

Je lui avais répondu que je veillerai à ce que le Chargé du cours aborde effectivement ces trois points : si pour cela tu pouvais te baser sur les deux documents ci-après (dont tu as été destinataire comme tout un chacun), ce serait bien !

-Flash Sécurité des Vols posté le 25 avril 2017 et intitulé : [Que faire si votre avion est immobilisé dans les servitudes d'un aérodrome non contrôlé sans AFIS ?](#)

-Conseil Sécurité 02/2017 posté le 14 septembre 2017 et intitulé : [Les servitudes de piste : des espaces qui doivent être dégagés d'obstacles !](#)

Merci d'avance

Bien amicalement

Jacques

4 Points divers

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

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

Seules deux réponses ont été reçues :

Sent: Friday, June 16, 2017 11:31 AM

Bonjour,

Cet email me rappelle que dans un des derniers vols (soit en FGSRR ou FGSDJ) on s'est aperçu que la quick check-list dans l'avion n'avait pas le point "transponder : off" dans la partie "arrêt moteur".

Une autre fois, avant, j'ai trouvé le transponder ON quand j'ai pris l'avion et mis la batterie ON.

Je viens de regarder le PDF sur le site web et j'ai vu que oui, le point est bien dans la quick C/L DR44.

Est-ce possible que la quick C/L à bord de l' avion soit cette version ?

Cordialement

Sent: Friday, June 16, 2017 3:08 PM

Bonjour,

Pour faire suite à l'appel de partager son expérience, en particulier concernant l'importance des checklists, l'une me paraît particulièrement importante à faire part :

Chaque fois que j'ai fait une traversée maritime « conséquente », telles que Corse, Minorque, Majorque, Ibiza, j'effectue la traversée (outre tous les autres éléments de sécurité appropriés) avec une check-list d'urgence en cas de panne moteur au-dessus de l'eau pour être sûr d'effectuer toutes les bonnes actions et dans le bon ordre avant l'inéluctable amerrissage (qui heureusement n'est jamais survenu) sachant qu'on a seulement environ 1 minute par mille pieds pour les effectuer, càd très peu de temps, autant être préparé au cas où.

Je ne l'ai pas ici avec moi, mais si cela peut intéresser je pourrais la transmettre prochainement

Relance faite le 25 septembre par rediffusion de la new parue le 16 juin 2017

5 Sécurité Terrain LFCL

RAS

6 Système de Gestion de la Sécurité – SGS

RAS

**Prochaine réunion le 13 décembre 2017
18h00 à 20h00**