

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

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 depuis la dernière réunion .....	6
3.1.2	Déclarations en cours de traitement .....	6
3.2	Autres événements et/ou actions .....	6
4	Sécurité Terrain LFCL .....	7
5	Séminaire du pilote privé Avion-ULM du 3 février 2018 à l'ENAC .....	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

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	Close le 04/04/18
-------------	----	--	----------	-------------------

New : [La CISOA mène l'enquête](#) diffusée le 29/03/2018.

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	Close le 04/04/18
-------------	----	---	---------	-------------------

[Flash Sécurité des vols publié le 15 janvier 2018.](#)

2017-DEC-09	P2	Réaliser une traduction des Abnormal procedures figurant dans le manuel de vol du DA20.	JL.Rabilloud	Close le 04/04/18
-------------	----	---	--------------	-------------------

Nouvelle version du [Livret des procédures DA20](#) publiée le 14 février 2018.

#### ✓ 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"> <li>– de préciser qui fait quoi dans les activités du processus ;</li> <li>– dans le cas d'un vol consécutif à une opération de maintenance : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ d'identifier la réglementation applicable et les conditions d'assurance ;</li> <li>○ de définir les prérequis, les attendus et les consignes particulières de sécurité.</li> </ul> </li> </ul>	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).*

Nouvelle relance à faire (J.Loury)

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

En attente de retrouver le « master » du document (T.Pereira).

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

En attente de la mise en place définitive du nouveau tableau des clefs

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

Avancement non examiné.

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

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

### ✓ Publications

#### Conseils Sécurité :

- new du 08/02/2018 rediffusant le 1er Conseil Sécurité du mois intitulé "[Pluie ou bruine verglaçante = DANGER IMMEDIAT !](#) publié en Janvier 2011 :

« La carte [TEMSI FRANCE du 08/02/2018 06 UTC](#) contenait les symboles et la localisation du temps significatif suivants : Givrage modéré LOC Givrage fort entre 010 et 080, LOC Neige / Pluie se congelant !

La mention de tels phénomènes m'a rappelé qu'en Janvier 2011 la CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes de l'ACAT publiait son premier Conseil Sécurité du mois intitulé "[Pluie ou bruine verglaçante = DANGER IMMEDIAT !](#) via la diffusion d'un e.mail contenant le texte suivant et le lien ci-avant vers un complément d'info (rédacteur : JL. Rabilloud) :

"La pluie ou la bruine peut rester liquide par température négative : c'est la pluie ou la bruine verglaçante.

Ceci est fréquent en hiver dans certaines situations que l'on peut reconnaître en analysant attentivement les données météo.

Ces gouttes d'eau surfondue, bien plus grosses que les fines gouttelettes ou cristaux d'un nuage, déposent très rapidement sur toutes les parties exposées de l'avion, une croûte de glace compacte appelée verglas.

Comme tout givrage en vol, la glace déforme les profils: la trainée augmente fortement, la portance décroît également, donc l'avion ne peut plus rester en palier et la vitesse de décrochage augmente considérablement. L'hélice givre également, elle perd de son efficacité et se met à vibrer, ce qui aggrave encore la situation.

En plus de cela, une gangue de glace enserre et bloque les parties externes des câbles et bielles de commande, rendant l'avion incontrôlable.

À la différence du givrage en nuage que rencontrent les pilotes volant en IFR, ce phénomène est peu visible et très rapide:

Quand on s'en aperçoit par les pertes de performance et de manœuvrabilité de l'avion, **c'est déjà trop tard !**

Donc une seule consigne : **Éviter impérativement la pluie ou bruine verglaçante"**

Ce Conseil Sécurité est bien évidemment toujours d'actualité, surtout en cet épisode d'intempéries hivernales qui nous font renoncer à nos projets de vol.

En faire une relecture m'a paru intéressant : et vous ? »

### Flash Sécurité des vols :

- 15 janvier 2018 : « [S'informer, communiquer, regarder au dehors, gérer les ressources ... une question de Conscience de la situation !](#) » (Rédacteur : J.Loury)

#### ✓ Flashs Sécurité des vols à venir

à titre d'action préventive associée à l'événement de sécurité « Rapprochement dangereux d'un ULM et d'un DR400 en finale Piste 15 le 10/03/18 alors que TWR était actif » (cf. § 3.1.2), avec diffusion aux structures de la plateforme.

#### ✓ Conseils sécurité à venir

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur Date visée
01/2018	Comment éviter une sortie de piste à l'atterrissage ?	M.Postal 15 avril 2018
02/2018	Usage en vol d'une application de suivi de navigation au moyen d'une tablette ou d'un smartphone : atouts, limitations et risques	T.Pereira 30 avril 18
03/2018	Faire face à un dysfonctionnement du trim sur DA20 et TB20 et notamment à un « embarquement du trim » !	J.P Camelin 30 juin 18

### Avancement du conseil sécurité 01/2018

La diffusion le 02/04 du draft de ce CS aux membres de la commission a permis de recueillir les quelques commentaires ci-après ([surlignés en jaune](#)) et d'échanger sur divers aspects :

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

**From:** [j-louis.rabilloud@worldonline.fr](mailto:j-louis.rabilloud@worldonline.fr)

**Sent:** Tuesday, April 03, 2018 5:12 PM

**Subject:** RE: Conseil de sécurité 01/2018

Je ne suis pas favorable à recommander une remise de gaz quand on maîtrise mal l'axe à l'atterrissage. Il me semble moins dangereux de finir à faible vitesse dans l'herbe ou même un fossé que de se remettre en l'air dans de mauvaises conditions : décollage forcément tardif, configuration et trim inadaptés, axe non maîtrisé, stress inhabituel, etc...

C'est même l'inverse que je recommande à mes élèves en Touch and Go : si vous avez du mal à tenir l'axe, ne redécolliez pas, terminez l'atterrissage du mieux possible. De même si la piste s'avère trop courte, ou alors on a remis les gaz avant l'arrondi si on voit qu'on est trop long. C'est le mieux !

JLR

### Échanges :

Les cas où une remise de gaz permettrait d'éviter une sortie de piste alors que l'avion est au sol sont très variés et donc difficiles à énumérer et à décrire dans le strict cadre d'un conseil sécurité.

Le pilote réagit le plus souvent par réflexe et selon son intention initiale et non par décision réfléchie (analyse de la situation, identification des options, choix de la « meilleure », etc.).

Si l'intention initiale est de réaliser un Touch and go, il aura tendance à remettre les gaz.

Si elle était de réaliser un atterrissage complet, il tentera de revenir vers la ligne médiane !

L'art et la manière de réaliser un Touch and go et les problématiques associées sont du domaine de la formation pratique, ceci pouvant être un sujet d'étude pour l'équipe pédagogique.

Décision : la remise de gaz ne sera pas mentionnée dans ce conseil.

**De :** LPatrice Bugeat <[lpbugeat1@orange.fr](mailto:lpbugeat1@orange.fr)>

**Envoyé :** mardi 3 avril 2018 16:18

**Objet :** re: Conseil de sécurité 01/2018

1/ Est-ce que les références (ce que je trouve être une très bonne idée) aux publications précédentes sur des éléments du sujet traité sont mentionnées dans l'ordre chronologique d'intérêt ? Il me semble que cela pourrait simplifier la lecture, en particulier le conseil sur *Préparer son arrivée* ne serait-il pas à indiquer avant *la piste qui parle* et le 1,3Vs?

2/ Est-ce que le laché prise ne s'écrit pas le Lacher Prise?

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 5/7
	33 ème réunion (04 avril 2018)	

3/ Tu n'évoques pas la remise de gaz. Ne serait-ce pas une procédure possible pour éviter la sortie de piste dans le cas où la maîtrise de la trajectoire après le toucher ne converge pas rapidement? Peut-être ai-je tort sur ce point?

LPB

1/ Les références aux publications ne sont pas mentionnées dans l'ordre d'intérêt ;

2/ Cf. version définitive du CS ;

3/ Cf. décision ci-dessus.

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

**From:** [j-louis.rabilloud@worldonline.fr](mailto:j-louis.rabilloud@worldonline.fr)

**Sent:** Tuesday, April 03, 2018 5:02 PM

**Subject:** RE: Conseil de sécurité 01/2018

**Pourquoi ne pas parler du décollage ?**

Échange : une sortie de piste peut effectivement se produire pendant la course au décollage mais évoquer cette situation dans ce conseil aurait impliqué un plus long développement.

Décision : changement de l'intitulé du conseil en « Comment éviter une sortie de piste à l'atterrissage ? »

Les autres commentaires transmis et les propositions d'amendement du draft recueillis en réunion guideront la rédaction de la version définitive de ce conseil sécurité.

### **Proposition du conseil sécurité 02/2018**

Échanges :

L'ANPI a publié des fiches pédagogiques relatives à l'utilisation des Nouvelles technologies.

L'intervention de L.Fonsagrive au séminaire du 31 janvier 2015 « [Du bon usage des « tablettes tactiles » : atouts, limitations et risques opérationnels et techniques](#) » est toujours d'actualité.

*Abstract : les tablettes et smartphones font aujourd'hui partie de notre quotidien. De nombreuses applications dédiées à la pratique du pilotage sont désormais disponibles.*

*Nous ferons un tour d'horizon des atouts et des limites de ces nouveaux outils ainsi que de leurs interactions avec notre façon de préparer et de conduire un vol, ceci afin de pouvoir en tirer le meilleur profit, en toute sécurité.*

Certains de nos pilotes font fréquemment usage de ce type d'application sur leur matériel personnel qui pour la plupart intègrent une puce GPS.

Cet usage fréquent et personnalisé permet un bon niveau de maîtrise, qui ne se retrouve pas forcément dans l'usage du GPS de l'avion, lorsque ce dernier en est équipé !

Décision : conseil pertinent, à rédiger sur la base d'un article de la revue « Aviation et Pilote » et des documents ci-dessus.

### **Proposition du Conseil sécurité 03/2018**

Décision : conseil pertinent, à rédiger sur la base des documents ci-dessous et des manuels de vol des avions concernés.

- Article Sécurité d'INFO Pilote n°744 Mars 2018 - « TRIM : indispensable mais redoutable » (Michel BARRY) ;
- Document de Jérôme Gauvain (Janvier 2016) : « DA20 – Particularité de certains cas de pannes – scénarii pour entraînement. » présenté lors de la réunion des FI du Jeudi 31 mars 2016 (§4- Déroulement inopiné du trim électrique sur DA20) ;
- Témoignage de [LP.Bugeat](#) dans un REC-INFO ([à transmettre à JP Camelin](#)).

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 6/7
	<b>33 ème réunion (04 avril 2018)</b>	

### 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 depuis la dernière réunion

- EOYTJIZXOK (déposée le 20/08/2017) : rapprochement dangereux dans la circulation d'aérodrome de LFCL en A/A le 17/08/2017  
*CRES AG au statut « Clos avec analyse détaillée » transmis avec documents annexes*  
*Déclaration clôturée le 01/01/2018*  
*Publication : nationale*

La rencontre avec les deux pilotes impliqués a pu se faire.

C'est à partir de cet événement qu'a été préparée l'intervention de JP.Camelin au Séminaire de Février 2018 et intitulée « [Bonnes pratiques d'intégration dans la circulation d'un aérodrome non contrôlé sans AFIS](#) ».

- EOZ8H0NXCA (déposée le 06/01/2018 par le CPS) : pince double clip coincée entre le longeron de la profondeur du CAP 10 et le contreplaqué qui empêche le plein débattement de la gouverne lors d'une séance de voltige  
*CRESAG au statut « clos avec analyse détaillée » transmis le 01/01/2018*  
*Rapport interne mis à jour reçu*  
*Déclaration clôturée le 06/01/2018*  
*Publication : nationale*

Événement à l'origine de la publication le 16/10/17 du Flash Sécurité des vols intitulé « [Vérifier qu'aucun corps étranger n'entrave les commandes et les gouvernes : une action vitale !](#) ».

- EOZ8IO79U3 (déposée le 07/01/218) : 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*  
*Déclaration clôturée le 09/01/2018*  
*Publication : club*  
Cet événement est à l'origine de la publication le 15/01/18 du Flash Sécurité des vols intitulé « [S'informer, communiquer, regarder au dehors, gérer les ressources ... une question de Conscience de la situation !](#) ».

##### 3.1.2 Déclarations en cours de traitement

- EOZEMMOFO7 (déposée le 11 mars 2018) : Rapprochement dangereux d'un ULM et d'un DR400 en finale Piste 15 le 10/03/18 alors que TWR était actif.  
*Chaque pilote a rédigé son propre CRESAG et l'a transmis à l'autorité dans les 72 heures (délai réglementaire)*  
*On ne sait pas si une FNE (fiche de notification d'événement) a été rédigée par le contrôleur en fonction à ce moment-là !*

Les CPS (Correspondant Prévention Sécurité) des deux clubs se sont rencontrés et ont demandé et obtenu les traces radar.

Ils attendent de récupérer la retranscription des radiocommunications pour poursuivre leur analyse et essaieront de rencontrer le contrôleur en fonction.

#### 3.2 Autres événements et/ou actions

La new intitulée « [L'élaboration des fiches ICARUS : un travail collaboratif !](#) » a été diffusée à l'ensemble des membres de l'ACAT le 14 février 2018.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 7/7
	<b>33 ème réunion (04 avril 2018)</b>	

#### **4 Sécurité Terrain LFCL**

Les Référénts Sécurité des Vols des sept structures de la plateforme ont été sollicités par e.mail à la suite du séminaire du 3 février pour former un comité de rédaction de la fiche ICARUS LFCL : aucun n'a répondu !

À défaut, trois membres de l'ACAT (Marjorie Thary, Jacques Loury, Cédric Delmas) se sont portés volontaires pour prendre en charge cette rédaction qui se fera sur la base du [Guide des bonnes pratiques LFCL : Livre 1](#).

JL Rabilloud rejoint ce petit groupe.

#### **5 Séminaire du pilote privé Avion-ULM du 3 février 2018 à l'ENAC**

Bilan :

102 inscriptions (dont 48 ACAT, 15 ACTMP, 15 Aéroclub d'Albi)

7 intervenants (dont 3 ACAT, 1 A3C, 1 AC-ENAC, 1 AC du Béarn, 1 pilote ULM)

87 participants « pointés » (dont 44 ACAT)

Les supports des interventions sont consultables sur le site web ACAT, page [Informations/Usagers LFCL-AUATBL/12ème séminaire](#).

REX organisationnel : solliciter avec insistance le CRA-FFA pour diffuser date et programme aux aéroclubs et aux services concernés de la DSAC et si besoin obtenir un soutien financier au défraiement des intervenants.

#### **6 Système de Gestion de la Sécurité – SGS**

RAS

**Prochaine réunion le 27 Juin 2018**  
**18h00 à 20h00**