

	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	 <small>COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT Airbus Opérations Toulouse</small>
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Compte rendu de la 29 ème réunion (11 mars 2017)</b>	Page 1/9

<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 :
Membres absents, excusés : Baptiste CADOT,	

1	Avancement des actions .....	2
✓	Actions closes .....	2
✓	Actions ouvertes .....	4
2	Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité .....	7
✓	Publications .....	7
✓	Flashs à venir .....	7
✓	Conseils à venir .....	7
3	Événements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention .....	7
3.1	Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA .....	7
3.1.1	Déclarations clôturées .....	7
3.1.2	Déclarations en cours de traitement .....	7
3.1.3	Nouvelles déclarations déposées à traiter .....	7
3.2	Autres événements et/ou actions .....	7
4	Points divers .....	8
4.1	Relations avec le CA-ACAT .....	8
4.2	Communication à propos des C/L et sondage sur les publications de la CISOA .....	8
5	Séminaire du pilote privé Avion et ULM du samedi 28 Janvier 2017 .....	9
6	Système de Gestion de la Sécurité – SGS .....	9

## 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-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	Close le 11/03/17
-------------	----	--	---------	-------------------

Procédure à communiquer aux FI lors de la prochaine réunion des FI le 15/03/2017 :

« *La pompe de la station carburant ne peut pas être mise en marche si l'Arrêt d'urgence a été enclenché par mégarde : dans ce cas, le réarmer avec la clé ad hoc.*

*Cette clé se trouve au secrétariat dans l'armoire à rideau de gauche : en l'absence des secrétaires, cette armoire est verrouillée. Pour la déverrouiller, une clé est disponible dans l'un des tiroirs du petit rack situé à droite de l'imprimante du secrétariat et à gauche de la dite armoire. »*

Nota 1 : il est prévu que la clé de réarmement de l'Arrêt d'urgence soit disponible sur l'armoire à clés des avions et que son retrait soit sécurisé informatiquement.

☞ Solution à mettre en place le plus rapidement possible (deux emplacements sont libres sur l'armoire à clés des avions) afin de ne pas être contraint d'ouvrir l'armoire du secrétariat qui contient entre autres des documents sensibles.

Nota 2 : le chargé « Bâtiments et infrastructure » au CA a pris l'action de faire mettre en place un cadre métallique de protection de l'Arrêt d'urgence pour éviter qu'il soit enclenché par mégarde lorsque les pilotes écrivent dans le classeur en s'appuyant sur le dessus du coffre de la pompe.

☞ Un cadre en plastique rouge est installé en attendant un cadre plus robuste.

2016-OCT-16	P2	Etablir un sommaire des Consignes opérationnelles et organiser la page web en conséquence	J.Loury	Close le 11/03/17
-------------	----	---	---------	-------------------

Insertion à la page Opérations aériennes/Consignes opérationnelles de la [liste des consignes opérationnelles et de sécurité](#) (avec leur lien d'accès direct)

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	Close le 11/03/17
-------------	----	---	-----------	-------------------

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	Close le 11/03/17
-------------	----	--	--------	-------------------

Il n'y a aucune exigence de LME (en cas d'absence de LME, toute panne est NO GO).

Message envoyé au spécialiste DGAC du sujet : "Bonjour, je suis un ancien DGAC (SFACT à l'époque), instructeur en vol sur avion, et vos coordonnées m'ont été données par Christian DEVOS, je souhaiterais savoir où en est le dossier technique de rédaction d'une LME générique suivant NCO.IDE.A.105 et NCO.GEN.155 pour les aéro-clubs. D'après mes informations, la FFA devait proposer quelque-chose pour

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 3/9
	29 <sup>ème</sup> réunion (11 mars 2017)	

fin mars 2017 (1) avec l'aval de la DGAC. S'il est possible d'échanger par mail sur ce sujet, très bien, pour information, je serai dans vos locaux le 16 mars aprem. Salutations. Bernard ADES." A suivre en fonction d'une réponse par courriel et/ou d'une éventuelle entrevue le 16 mars 2017.

(1) voir [L'Actu FFA n°3 - vendredi 24 Février 2017](#), article : Précision temps de vol & Liste minimale d'équipement : [http://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD\\_WEB/sarbacane/N3\\_LME\\_Horametre.pdf](http://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD_WEB/sarbacane/N3_LME_Horametre.pdf)

T.Pereira mentionne les points suivants :

#### **NCO.GEN.155 Liste minimale d'équipements**

- a) Une MEL **peut** être établie en tenant compte de ce qui suit:
- 1) le document prévoit l'exploitation de l'aéronef dans des conditions spécifiées, lorsque certains instruments, équipements ou fonctions ne fonctionnent pas au début du vol;
  - 2) un document est établi pour chaque aéronef, compte tenu des conditions d'exploitation et de maintenance propres à l'exploitant; et
  - 3) la MEL repose sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) pertinente, telle que définie dans les données établies conformément au règlement (UE) [748/2012](#) de et n'est pas moins restrictive que la LMER.
- b) La LME et toute modification qui y est apportée **sont notifiées à l'autorité compétente**.

**ORO.MLR.105** est modifié comme suit:

- a) le point a) est remplacé par le texte suivant:
- a) **Une liste minimale d'équipement (LME) est établie conformément au point 8.a.3. de l'annexe IV du règlement (CE) no 216/2008, reposant sur la liste minimale d'équipements de référence (LMER) pertinente, telle que définie dans la partie obligatoire des données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) no 748/2012.»**
- b) au point j), le point 1) est remplacé par le texte suivant:
- 1) les instruments, équipements ou fonctions concernés entrent dans le champ d'application de la LMER comme défini au point a);».

#### **Document intéressant les avions de transport :**

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/Guide\\_LME\\_Ed1\\_V2\\_juillet\\_16.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/Guide_LME_Ed1_V2_juillet_16.pdf)

**Guide VFR** : l'édition 2017 n'apporte rien de nouveau quant à l'équipement minimal de vol, navigation, communication et surveillance exigé pour les aérodynes en VFR de jour et VFR de nuit (l'arrêté du 24 juillet 1991 est toujours cité).

**Nota** : P.Gervais s'est proposé d'établir les LME des avions qui n'en possèdent pas. Se rapprocher de B.Adès.

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	Close le 11/03/17
-------------	----	--	---------	-------------------

Ci-après la réponse du Chargé de la mécanique au CA-ACAT (P.Gervais) :

*Il n'y a pas de solution mécanique : si l'on freine trop (loctite...) ce ne sera pas démontable. Aerotec n'a pas touché à cette zone de l'avion, juste aux radios et câblages. La solution mise en place est une vérification/resserrage lors des visites 100H.*

✓ **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
-------------	----	---	---------	----------

Plusieurs relances ont été effectuées, sans résultat au jour de la réunion !

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.

Nota : la [Procédure d'utilisation de la station carburant](#) (rédigée par Magali Menoux) est affichée sur la station carburant, à droite de la borne, sur la paroi verticale de l'abri.

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<sup>er</sup> «run» d'Aérodagnostic-SGS, incluant une rapide exploitation : [ICI](#) ; Résultats «bruts de fonderie» donnés par l'outil FFA : [ICI](#).

Nota : M.Postal a proposé d'identifier une première série d'actions qu'il soumettra à la commission lors de la prochaine réunion

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

L'AFM du DA 20 comporte une MEL (Minimum Equipment List) établie par le constructeur (i.e. une LME-R ou Liste Minimum d'Equipement de Référence ou MMEL Master Equipment list).

La vérification pour les autres avions pourra être effectuée à la lumière du contenu :

- de l'article *Précision temps de vol & Liste minimale d'équipement* : [http://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD\\_WEB/sarbacane/N3\\_LME\\_Horametre.pdf](http://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD_WEB/sarbacane/N3_LME_Horametre.pdf) paru dans [Actu FFA n°3](#)

Il conviendra de rechercher s'il n'existe pas de LME-R ailleurs que dans les AFM.

Une LME n'est pas sans intérêt. Lorsqu'elle est définie par l'exploitant, celui-ci doit simplement la notifier à la DSAC (simple envoi) et non pas demander son approbation.

A l'ACAT dans la communication qui se fera à l'occasion de la mise en place de LME il faudra être clair quant à son usage : une action pédagogique est à prévoir.

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

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"> <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
-------------	----	--	-------------	----------

Relancé par e.mail le 03/03/2017, T.Bernstein a pris l'engagement de fournir un document avant la fin Mars.

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

Ci-après le message envoyé au spécialiste DGAC du sujet :

"Bonjour, je suis un ancien DGAC (SFACT à l'époque), instructeur en vol sur avion, et vos coordonnées m'ont été données par Christian DEVOS, je souhaiterais 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. A ma connaissance, il n'y a rien dans le NCO, y aurait-il quelque-chose dans les règlements de maintenance? J'ai jeté un oeil sur les TSO mais je ne sais auquel me référer (TSO C13e ou f, ou bien ETSO/TSOC72 mais je crois que ces derniers s'appliquent aux dispositifs individuels de flottaison), sous quelles conditions technique et réglementaire un atelier de maintenance peut-il vérifier et conditionner par lui-même les gilets en sa possession? S'il est possible d'échanger par mail sur ce sujet, très bien, pour information, je serai dans vos locaux le 16 mars aprem. Salutations. Bernard ADES."

A suivre

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

Il existe un TSO : Technical Standard Order pour les gilets

Quatre grands fournisseurs et beaucoup de distributeurs

EAM Miami : gilet passager (avion) et gilet pilote (hélico) ; prix de 70 à 150 US \$.

Il existe plusieurs classes de gilets qui n'ont pas d'indication de durée de vie mais doivent être maintenus par le constructeur tous les 60 mois (5 ans).

Dès qu'ils ont été utilisés (i.e. gonflés) ils doivent être « reconditionnés ».

La durée de validité après reconditionnement est fixée par le reconditionneur, qui n'est pas obligatoirement le constructeur !

A suivre

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

Fréquence d'usage : depuis 2010 il y a en moyenne une quarantaine de gilets empruntés chaque année.  
Inventaire actuel (20 gilets au total, soit 5 équipages de 4 personnes pour une sortie Club par exemple) :

- 5 gilets à usage multiple (veste) : valides jusqu'en Février 2021 ;
- 5 gilets à usage unique sous plastique : valides jusqu'en Avril 2018 ;
- 8 gilets à usage unique sous plastique : périmés (dont 1 périmé de Juin 2016 "ouvert" lors du périple Nils) ;
- 2 gilets à usage unique sous plastique : périmés puisque "ouverts" lors du périple de Nils alors que la période de validité courait à Septembre 2017 et Avril 2018).

Coûts :

- Révision générale d'un gilet (tout modèle) : 14.90 euros ;
- Changement d'une pile : 24.50 euros ;
- Forfait d'emballage : 66.25 euros (Instruction d'emballage IATA car marchandise dangereuse référencée en division 2.2 à cause de la cartouche de gaz comprimé) ;
- GILET A USAGE UNIQUE SOUS PLASTIQUE NEUF AVEC 2 ANS DE VALIDITE : 63 EUROS ;
- GILET A USAGE MULTIPLE AVEC 5 ANS DE VALIDITE : 89.95 EUROS;

Proposition :

Au regard des différents éléments ci-dessus et notamment la différence de prix entre les 2 types de gilets :

- Ne pas réviser les 10 gilets à usage unique et en acheter 10 à usage multiple ;
- Prêter les 5 gilets à usage unique encore valides pour les avions moins "étroits" que le Gardan (Robin, TB).

A suivre

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

Commentaires :

*LRY : Le contenu est très volumineux pour une simple new.*

*Je suggérerais de publier un Conseil Sécurité ou une "note d'opérations" : pour cela il conviendra d'adopter la mise en page ad hoc et la style rédactionnel "habituel".*

*La new servirait simplement à annoncer la publication de ce CS ou de cette note!*

*JLR : Je n'ai pas d'objection sur cette rédaction, mais d'accord avec Jacques qu'une news doit être plus courte. Cependant deux remarques de détail dans la phrase suivante :*

*.... en notant qu'actuellement le dernier chiffre après la virgule, celui des kiloHertz se termine par 0 ou 5, i.e. celle de la tour de Lasbordes sur 122.700, celle de l'ATIS de Muret sur 124.575, mais que dès l'utilisation officielle du 8.33 kiloHertz, ce chiffre sera quelconque entre 0 et 9*

*En fait le chiffre des kHz ne sera toujours que 0 ou 5 car il y a 16 canaux affichables sur un intervalle de 100 kHz : .000 .005 .010 .015 .025 .030 .035 .040 .050 .055 .060 .065 .075 .080 .085 .090 .100*

*Et seuls les canaux surlignés correspondent à des fréquences en 8.33 kHz (le multiple le plus proche : 8.33, 16.67, 33.33, 41.67, etc...), les autres sont des fréquences en 25 kHz ou sont inutilisés.*

*Les spécialistes distinguent bien fréquences affichées (en multiples de 25 kHz) et canaux (affichage proches des multiples de 8.33 kHz). C'est donc le chiffre des dizaines de kHz qui peut varier de 0 à 9 alors qu'avant il ne pouvait être que 0, 2, 5 ou 7.*

Avant-projet envoyé par B.Adès à finaliser sous forme d'un **Guide simplifié d'utilisation des radios 8.33 kHz**, en prenant en compte les commentaires ci-dessus.

La publication de ce guide se fera via une New diffusée à l'ensemble des adhérents de l'ACAT.

Nota : l'échéance de la mise en application de l'espacement 8.33 kHz est Juin 2018

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

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

A suivre pour les autres C/L.

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

### ✓ Publications

#### Conseils Sécurité

01/2017 : « [Prises de pression et mises à l'air libre : des organes qui doivent être dégagés](#) » (JL.Rabilloud) publié le 11 février 2017.

Nota : à cette occasion le document [Témoignages sur l'obstruction de prises de pression et mises à l'air libre](#) été posté à la page [C'est arrivé à l'ACAT](#).

### ✓ Flashes à venir

Que faire pour ne pas partir en vrille ?

Rédacteur : **T.Pereira** – date visée 11 avril 2017

### ✓ Conseils à venir

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

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

### 3.1 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

#### 3.1.1 Déclarations clôturées

néant

#### 3.1.2 Déclarations en cours de traitement

- EOXID22AK6 (du 02 mai) : problème de rentrée de train sur le TB20  
Cf. action ouverte 2016-DEC-30.

#### 3.1.3 Nouvelles déclarations déposées à traiter

- EOY4S4BUYS (du 16janv 2017) : Oubli d'enlever les caches Pitot et statiques  
Nota : déclaration du pilote dans le doct [Témoignages sur l'obstruction de prises de pression et mises à l'air libre](#) posté à la page [C'est arrivé à l'ACAT](#).

### 3.2 Autres événements et/ou actions

F-HFCL : 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 (événement du 08 Janvier 2017).

Le rapport d'événement a été rédigé et envoyé par le pilote concerné à la DSAC.

L'événement sera déclaré sur REX FFA puis analysé pour identifier quelle(s) action(s) mener.

## 4 Points divers

### 4.1 Relations avec le CA-ACAT

Présentation au CA du 21 février 2017 d'un point d'avancement des travaux de la CISOA

### 4.2 Communication à propos des C/L et sondage sur les publications de la CISOA

L'idée a été soumise de mener une campagne de communication intitulée *Si la check-list m'était contée !* sous forme d'une série de petites conférences (genre « briefing long » ou « petit déjeuner de travail ») ou de publications successives en une page recto-verso.

Les éléments importants qui ressortent de la discussion, sont :

- ✓ Le sujet de la campagne est pertinent dans la mesure où chaque item d'une C/L est « justifié » ;
- ✓ Une série de conférences semble lourde à organiser (trouver des conférenciers, des participants, quand les proposer, etc.) ;
- ✓ Publier quelque chose, même sur un recto-verso, représente un travail de rédaction conséquent : il faut pouvoir trouver des rédacteurs avisés et pose la question *Nos publications sont-elles lues et appréciées ?*

Proposition 1 : renouveler le sondage effectué en Avril 2012.

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

Proposition 2 :

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	09/06/17
-------------	----	--	-----------	----------

Projet de new pour recueillir ces témoignages :

Sujet : *Place des check-lists dans nos pratiques*

*La CISOA souhaite souligner l'importance des check-lists.*

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

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

**VOTRE TEMOIGNAGE EST UNIQUE ET IRREMPLOÇABLE.**

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

Proposition 3 : le site [www.mental-pilot.com](http://www.mental-pilot.com) diffuse des vidéos intéressantes. L'idée serait d'écrire quelques scénarii mettant en exergue des situations où l'utilisation de la C/L (ou la non utilisation !) a changé (ou aurait pu changer) le déroulement du vol !

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

## 5 Séminaire du pilote privé Avion et ULM du samedi 28 Janvier 2017

**Participation** : 125 personnes      **ACAT : 55**      Autres clubs : 61      Intervenants : 9

### Evaluation :

- satisfaction générale
- quelques points d'amélioration de la logistique (publicité, stationnement des véhicules)
- de nombreuses idées de sujets à traiter
- envisager des présentations plus réduites en temps, par exemple 20 mn, avec 10mn de questions permettant ainsi de traiter plus de sujets et de dynamiser l'ensemble.

### Suites :

- ✓ Rédaction en cours du [Guide des bonnes pratiques LFCL-Livre 2 : Radiocommunications](#)
- ✓ Sollicitation des commissions Sécurité et Formation FFA pour un article sur le GAFOR dans Info Pilote

**To:** [Vacher Daniel \(D\)](#) ; [LAGARDE François](#)

**Cc:** [Boutonnet Didier](#) ; [Ades Bernard](#)

**Sent:** Sunday, February 12, 2017 12:32 PM

**Subject:** Un sujet à traiter dans Info-Pilote

Bonjour,

Lors du 11<sup>ème</sup> séminaire, le fait que dans les pratiques relatives à la consultation des données météo sur AEROWEB, peu de pilotes consultaient le produit Prévision VFR a été évoqué.

Pourriez-vous demander à Denis Capdegelle d'écrire un article sur l'intérêt de ce produit, complémentaire aux autres produits et notamment des TAF et de la TEMSI ?

○ à ce titre, noter :

▪ quelques évolutions sur Aeroweb :

- les produits expérimentaux sont désormais désignés Produits complémentaires ;
- Prévision VFR : la grille des codes ODMX est éditée en bas du message GAFOR ;
- le lien vers les données d'observations non aéronautiques qui était auparavant désigné Météo-France est maintenant désigné Observations.

- ✓ élaboration et publication sur le site web ACAT d'un flyer ayant pour titre : Prévision VFR : signification du code ODMX utilisé dans le GAFOR

En complément de l'affiche, il était envisagé de faire une new à ce sujet avec l'aide de Didier Boutonnet mais ceci a été reporté dans l'attente de l'article de D.Capdegelle à paraître en fin d'année dans Info Pilote après que les évolutions prévues du GAFOR soient en vigueur (octobre).

## 6 Système de Gestion de la Sécurité – SGS

RAS

**Prochaine réunion le 09 juin 2017**  
**18h00 à 20h00**