

	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Compte rendu de la 23<sup>ème</sup> réunion (11 septembre 2015)</b>	Page 1/10

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

## Table des matières

1	Avancement des actions.....	2
✓	Actions closes .....	2
✓	Actions ouvertes.....	2
2	Avancement/planification des Flashs Sécurité des vols et Conseils sécurité.....	3
✓	Publications.....	3
✓	Flash à venir .....	3
✓	Conseils à venir .....	3
3	Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention.....	4
3.1	Ratés sur DA20 F-HDAC .....	4
3.2	Avitaillement avec pax attachés à bord.....	5
3.3	Shimmy DA20 .....	5
3.4	Ouverture en vol de la porte droite du TB10.....	6
3.5	Rapprochement IFR/VFR à Béziers entre un avion de RYANAIR et notre TB10.....	6
4	Points divers.....	6
4.1	Co-avionnage.....	6
4.2	Réactions à la publication du Conseil Sécurité 04/2015 .....	7
4.3	Problème potentiel sur les bouchons de réservoir des DR 400 .....	7
4.4	Projet de Consigne opérationnelle .....	8
4.5	Aire de trafic Hangar 1 : distance à station d'avitaillement et marquages de stationnement	8
4.6	Séminaire de recyclage du pilote privé Avion-ULM 2016 .....	9
5	Système de Gestion de la Sécurité - SGS.....	9

## Préliminaire

La source des informations mentionnées au §3 **Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention** de ce compte rendu est désidentifiée afin de respecter l'exigence de confidentialité.

### 1 Avancement des actions

#### ✓ Actions closes

2015-JUN-04	P1	Mettre l'événement « Quasi collision entre deux avions de l'ACAT du 12 avril 2015 » à l'ordre du jour de la prochaine réunion des FI et au titre de l'harmonisation des pratiques, recommander fortement d'adopter, pour la prise des paramètres lors du passage verticale lorsque les conditions météorologiques le permettent, un minimum de 500 ft au-dessus de l'altitude du plus élevé des circuits publiés	T.Pereira	Close le 11/09/15
-------------	----	--	-----------	-------------------

cf. CR réunion des FI du 11 juin 2015

2015-JUN-06	P1	Proposer au Bureau du CA un amendement au Règlement intérieur visant à interdire cette pratique à tout pilote membre de l'ACAT lorsqu'il utilise les avions dont l'aéroclub est propriétaire	J.Loury	Close le 11/09/15
-------------	----	--	---------	-------------------

La proposition de la CISOA a été confortée par la parution de l'article « Co-avionnage : non mais oui... peut-être ! » dans INFO-PILOTE n°714 Septembre 2015, page 68, qui reprend la même argumentation !

Le bureau du CA a donné son accord pour rédiger l'article (Cf. 4. Points divers, action nouvelle 2015-SEP-11).

#### ✓ Actions ouvertes

2013-OCT-09	P2	Dresser un état des lieux de l'ACAT en matière de sécurité (Aerodiagnostic-SGS)	M.Postal	31/12/15
-------------	----	---	----------	----------

Le but est d'identifier dans l'organisation actuelle et ses moyens (état initial) les menaces et d'évaluer les risques associés (en termes de dysfonctionnement, d'incident et d'accident), pour ensuite définir des actions en diminution de risques à inclure dans le Plan de Prévention et d'Amélioration de la Sécurité (PPAS).

#### Décision :

- Planifier la rencontre avec la Mécanique, le Bureau du CA, le Chef Pilote, le Directeur et le Chargé des opérations et de la sécurité afin d'être en mesure à la fin d'année 2015 de dresser l'état des lieux initial.

2015-JUN-05	P1	Rédiger une consigne opérationnelle ayant pour objectif de répondre à la question suivante : « Comment remplir correctement le carnet de route à la fin des vols ? »	M.Postal	31/10/15
-------------	----	--	----------	----------

Divers courriels ont été échangés pour tenter d'identifier les textes réglementaires applicables ainsi que ceux établis dans le passé par l'ACAT.

#### Décision : à réaliser

**Nota** : une consigne opérationnelle relative à l'utilisation du tableau de disponibilité de la flotte, de l'apposition des étiquettes rouges et des pancartes « avion hors service » est prévue d'être rédigée (cf. **4 Points divers** § 4.4).

## 2 Avancement/planification des Flashes Sécurité des vols et Conseils sécurité

### ✓ Publications

Conseil 02/2015 : « [Matériaux composite, batterie Lithium-ion, Fortes chaleurs : risques et dangers !](#) » (J.Berradjaa, J.Loury) Publié le 22 juillet 2015

Conseil 03/2015 : « [Dans les turbulences et le cisaillement de vent : que faire ?](#) » (B.Guaus, J.Loury) Publié le 24 août 2015

Conseil 04/2015 : « [Gradient de vent et kVe : comprendre et agir !](#) » (B.Guaus, J.Loury, JL.Rabilloud) Publié le 01 septembre 2015

**Rediffusion** du Flash Sécurité des vols n°18 : Méfaits de la chaleur, publié par la Commission Sécurité de la FFA le 07 juillet 2015

### ✓ Flash à venir

« **Comment prévenir le « shimmy » sur le DA20 et que faire lorsqu'il se produit ?** »

Faire référence au Conseil sécurité déjà publié sur ce sujet et mentionner que sur le DA20 la tension de l'amortisseur à friction monté sur l'axe de rotation en direction du train-avant est réglable.

Rédacteur : T. Bernstein

### ✓ Conseils à venir

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
05/2015	Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat !	C.Bacabara
06/2015	Les pièges de la désorientation spatiale (en survol maritime et/ou par temps brumeux)	LP Bugeat
01/2016	Attitude générique à avoir face à une panne d'équipement : détection, analyse, recherche de la cause et résolution de la panne	L.Spessotto
02/2016	Comment éviter une sortie de piste ?	M.Postal
03/2016	Voler au « second régime », c'est possible mais pas n'importe quand !	B.Guaus/ JL.Rabilloud

Conseil 05/2015 : Corinne Bacabara reprend la rédaction (le rédacteur initial étant démissionnaire de la CISOA) - **à publier sans tarder** (l'automne et l'hiver approchent !)

Conseil 06/2015 : la date visée par le rédacteur était le 30 octobre 2014, reportée une 1<sup>ère</sup> fois au 31 mars 2015, une 2<sup>ème</sup> à septembre 2015... - **nouveau report à fin octobre 2015.**

Conseil 01/2016 : rédaction en cours (reportée une 1<sup>ère</sup> fois au 14 avril 2015, une 2<sup>ème</sup> à fin juillet 2015) - **nouveau report à fin janvier 2016.**

Conseil 02/2016 : ne pas limiter le propos au Robin DR400 et décrire les diverses conditions « favorables » à une sortie de piste et de présenter les « pratiques » permettant de l'éviter ou d'en limiter les conséquences si malgré tout elle devait se produire ! - **publication au 1<sup>er</sup> trimestre 2016.**

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse		Page 4/10
	23 ème réunion (11 septembre 2015)		

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

#### 3.1 Ratés sur DA20 F-HDAC

##### Les faits :

26 juillet 2015, vol d'instruction en tour de piste à Lasbordes sur F-HDAC, décollage vers 10h30 locales sur la piste 16.

Pour l'avion, c'est le deuxième vol de la journée et il n'y a pas eu d'avitaillement ce jour.

Au 5ème touch-and-go prévu comme étant le dernier, presque à la verticale du centre commercial, toujours plein gaz, le moteur se met à vibrer fortement et à ne plus tourner rond pendant environ 3-4 secondes. Je reprends les commandes en jetant un rapide coup d'œil aux indications moteur en face de moi : rien d'anormal, pas d'alarmes.

Je demande à la tour un basse hauteur cause vibrations moteur. Le reste du vol se passe normalement du point de vue du régime moteur.

Au parking, je fais les essais moteur : une magnéto semble perdre plus que l'autre (environ 50t/mn, une demi graduation) mais ce n'est pas significatif.

On coupe le moteur et je mets l'avion indisponible en réservant les créneaux libres à mon nom et avec la mention « avion indisponible cause technique » dans le champ « destination ». Je laisse un message sur le téléphone mobile du seul pilote qui a réservé l'avion dans l'après-midi (il m'a appelé plus tard pour accuser réception).

Rentré chez moi, j'averti par SMS le chef pilote, la « Méca » et le directeur.

##### Traitement de l'événement :

##### *Action immédiate :*

Le responsable de l'atelier effectue un point fixe et ne constate rien de particulier..

Lors du vol d'essai effectué le 28 juillet après-midi sur deux tours de piste avec un mécano à bord, aucune vibration n'a été constatée dans toutes les configurations de vol.

L'avion a donc été remis en service à 16h00.

##### *Analyse :*

Un événement similaire mais survenu dans des circonstances différentes s'était produit au début de l'exploitation de cet avion au club (Cf. [CRR CISOA 01 avril 2011](#) et [CRR CISOA 26 août 2011](#), CR dans lesquels il convient de lire F-HDAC au lieu de F-HARB !).

L'instructeur ayant remonté les faits émet l'hypothèse de la présence d'eau dans l'essence – le réservoir de l'avion n'était qu'à demi plein la nuit précédente et aucun avitaillement n'a eu lieu le jour même.

Des ratés se produisent parfois mais sur une durée très brève (inférieure à la seconde).

Le DA20 est équipé d'un moteur à injection : les injecteurs ont un très petit diamètre et sont très sensibles aux impuretés, ceci en comparaison de la moindre sensibilité que peut avoir un carburateur en présence par exemple d'une très petite quantité d'eau.

Ce type d'événement est à surveiller !

Nota : des instructeurs ou des pilotes ont souvent relevé que les avions qu'ils prennent en charge ont été laissés sur le parking ou rentrés au hangar avec un faible volume de carburant, ce qui, au-delà du fait que ce n'est pas « fairplay », retarde quelque peu leur départ en vol.

##### *Décision :*

2015-SEP-07	P1	Rappeler via le journal (new + e.mail) la consigne d'avitaillement relative au remplissage des réservoirs à la mi-journée et en fin de journée (non identique selon les avions)	T.Pereira	11/10/15
-------------	----	---	-----------	----------

### 3.2 Avitaillement avec pax attachés à bord

#### Les faits :

Récemment, en fin d'après-midi à l'ACAT, un pilote revient de vol avec un DR400 et se gare devant la pompe pour faire le plein.

Je suis (un instructeur de vol) entrain de ranger les avions dans le hangar, je m'aperçois que les 2 passagers à l'arrière et la passagère en place droite sont toujours à bord de l'avion pendant que le pilote fait le plein du réservoir principal d'un DR400-140B.

Je m'approche et m'aperçois que les 2 passagers arrière ont encore leurs ceintures attachées...

Je demande au pilote de les faire descendre.

Faudrait peut-être faire une pique de rappel...

#### Traitement de l'événement :

##### *Action immédiate :*

Le chargé des opérations et de la sécurité rappelle (par courriel) l'existence du conseil sécurité relatif à l'avitaillement ([http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/avitaillement-en-carburant-pour-qu-il-n-y-ait-pas-le-feu.original.pdf](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/avitaillement-en-carburant-pour-qu-il-n-y-ait-pas-le-feu.original.pdf)) qui précise en page 1 « ... et surtout personne en doit rester à bord » et demande à ce qu'il soit envoyé au pilote en cause, ce qui a été fait par l'instructeur ayant remonté cet événement.

##### *Analyse :*

Dans la liste des consignes collée sur la borne de notre station d'avitaillement, il n'est pas fait mention de l'absence obligatoire de pax à bord pendant l'opération d'avitaillement, ceci à l'instar des stations TOTAL 24/24 où figure un pictogramme bien visible ainsi que des consignes qui défilent sur l'écran de l'automate après introduction de la carte et qui doivent être acquittées pour pouvoir démarrer la pompe.

Nota : l'automate de l'ACAT est à l'origine conçu pour des stations-service destinées aux automobiles : en effet chacun aura pu remarquer qu'afin de pouvoir se servir à la pompe il faut fournir l'identification du « conducteur » et du « véhicule » !

##### *Décision :*

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	11/12/15
-------------	----	---	---------	----------

### 3.3 Shimmy DA20

#### Les faits:

Un instructeur nous remonte le constat ci-après :

Encore vu/entendu hier (17 août) un DA20 se poser avec beaucoup de shimmy sur la roulette avant. La roulette avant me semble vraiment le point faible de cet avion. C'est impressionnant, et pas sûr que ça fasse du bien à la roulette !

Pour avoir observé l'atterrissage d'hier, je n'ai pas eu l'impression que le pilote reprenait une assiette à cabrer !

#### Traitement de l'événement :

##### *Action immédiate :*

Le chargé des opérations et de la sécurité rappelle (par courriel) l'existence du Conseil sécurité 07/2011 sur ce sujet et suggère si nécessaire de le mettre à jour pour y mentionner le cas particulier du DA20.

Il indique qu'à son avis les DA20 arrivent avec trop de vitesse en finale et atterrissent « trois points » sans avoir perdu un maximum d'énergie cinétique. Les pilotes n'agissent pas suffisamment

ni assez longtemps sur le manche à cabrer pour garder la roue avant en l'air.

Il propose à l'instructeur de préparer un flash sécurité à ce propos!

*Décision* : cf. § 2 Avancement/planification des Flashes Sécurité des vols et Conseils sécurité :  
Flash à venir : « Comment prévenir le « shimmy » sur le DA20 et que faire lorsqu'il se produit ? ».

### 3.4 Ouverture en vol de la porte droite du TB10

Les faits :

Le 05 septembre au matin, la porte droite du TB10 s'ouvre en vol de façon intempestive et violente (antenne VHF cassée, trou dans la partie haute de la porte, charnières endommagées).

A bord, il y avait un instructeur en place avant droite, ami du commandant de bord, et un passager en place arrière. L'évènement s'est déroulé dans le secteur d'EN.

La porte était à priori bien verrouillée au départ. Les passagers n'étaient pas trop de deux pour rattraper la porte (bien aspirée, elle aurait pu s'arracher).

Traitement de l'évènement :

*Action immédiate* :

Le CDB a rédigé un ASR (compte rendu d'incident) et a été entendu par T.Pereira, Y.Calderara et J.Loury le jeudi 10/09/2015.

*Décision* :

2015-SEP-09	P1	Rappeler via le journal (new + e.mail) l'obligation de fermer et verrouiller les portes ou la verrière tel que décrit dans le Manuel de vol et d'en vérifier la fermeture et le verrouillage aux moments spécifiés dans la check-list (C/L) ainsi que l'obligation de faire un briefing aux passagers dans lequel sont identifiées et décrites les commandes ou manettes qu'ils ne doivent jamais toucher pendant le vol.	J.Loury	11/10/15
-------------	----	---	---------	----------

### 3.5 Rapprochement IFR/VFR à Béziers entre un avion de RYANAIR et notre TB10

Cet évènement avait été improprement intitulé « Manœuvre d'évitement du TB10 par un avion de Ryanair suite à une alerte TCAS-RA ».

Il semble que le CTL ayant été à l'origine du courrier reçu par le pilote du TB10 a demandé à ce dernier une altération de cap qu'il n'a pas exécutée immédiatement.

*Décision* :

2015-SEP-10	P1	Demander au pilote de rédiger un REX à insérer à la page du site web « C'est arrivé à l'ACAT »	T.Pereira	11/10/15
-------------	----	--	-----------	----------

## 4 Points divers

### 4.1 Co-avionnage

Action nouvelle suite à l'accord du bureau du CA

2015-SEP-11	P1	Rédiger un article pour le Règlement intérieur visant à interdire la pratique du co-avionnage (via un site web ou démarchage) à tout pilote membre de l'ACAT lorsqu'il utilise les avions dont l'aéroclub est propriétaire	J.Loury	11/10/15
-------------	----	--	---------	----------

Cf. INFO-PILOTE n°714 Septembre 2015, page 68 : Co-avionnage : non mais oui...peut-être !

## 4.2 Réactions à la publication du Conseil Sécurité 04/2015

Un contrôleur aérien écrit dans un courriel du 1<sup>er</sup> septembre :

« ...Je viens de parcourir le dernier conseil de sécurité concernant le gradient de vent. Très intéressant et toujours bon à rappeler pour éviter les surprises désagréables ainsi que les frayeurs.

Je souhaite apporter un petit élément en rapport à la pratique sur un aérodrome contrôlé :

Dans des conditions de vents forts (rafales et gradients avec cisaillements) je constate que des pilotes en courte finale demandent "un dernier vent".

Lors de la phase en finale le contrôleur donne toujours le vent en direction et rafales qui sont calculés par l'anémomètre électronique avec sonde à 10 mètres de haut comme indiqué dans ce conseil de sécurité.

Entre la clairance d'atterrissage donnée par le contrôleur et la courte finale il n'y a rarement plus d'une minute voir 30 secondes d'écoulées.

Je pense qu'il serait bon de rappeler (dans ce cadre) que le vent donné par la Tour est en vent moyenné sur 2 minutes, en direction et en intensité.

Donc la demande d'un dernier vent en courte finale me paraît inutile et limite source d'erreur pour le pilote qui veut calculer au mieux son approche finale.

La meilleure information dans les 100 derniers pieds (de hauteur) restera la manche à air qu'il est bon d'avoir dans son circuit visuel. Cela restera la meilleure information du vent réel et rafales éventuelles au sol lors de la prise de contact des roues avec la piste.

En effet, pour exemple le cas où une cellule orageuse serait dans le voisinage proche de l'aérodrome, le vent moyen donné par la tour ne tiendrait pas compte des rafales et changements de directions brutales engendré par cette cellule en mouvement.

On a déjà vu des infos de vent comme : 150°/12kt, avec une manche à air perpendiculaire voir opposée avec une intensité dépassant les 20kt.

Ces phénomènes sont très localisés et ne sont pas intégré par le calculateur (toute les 2 minutes) d'autant plus que les sondes sont éloignées de l'axe de piste et distantes... »

Un instructeur de vol, via un courriel du 2 septembre complété par une conversation téléphonique, suggère « d'invoquer l'inertie pour expliquer l'effet du gradient ».

*Décision :*

2015-SEP-12	P1	Mettre à jour le conseil sécurité en y intégrant les points suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>– le vent donné par la Tour est un vent moyenné sur 2 minutes, en direction et en intensité ;</li> <li>– avoir la manche à air dans son circuit visuel en courte finale ;</li> <li>– la contribution de l'inertie d'une masse en mouvement par rapport à la terre (vitesse sol).</li> </ul>	J.Loury	11/10/15
-------------	----	---	---------	----------

## 4.3 Problème potentiel sur les bouchons de réservoir des DR 400

La CISOA a reçu un Flash SV édité par la Commission de Sécurité de l'AC du Béarn, traitant d'un « problème de sécurité potentiel eu égard au bouchon de réservoir central des DR 400 » (lien vers le flash SV : [http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/bouchon-r%C3%A9servoir-dr400.original.pdf](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/bouchon-r%C3%A9servoir-dr400.original.pdf)).

*Décision :*

2015-SEP-13	P1	Diffuser le Flash SV édité par la Commission de sécurité de l'AC Béarn via le journal (new + e.mail ayant pour titre « Fermer correctement les bouchons des réservoirs des Robin DR400 »)	J.Loury	11/10/15
-------------	----	---	---------	----------

#### 4.4 Projet de Consigne opérationnelle

Si la bonne manière de renseigner la colonne Observations du carnet de route sera reprécisée dans le cadre de l'action 2014-SEP-11, le tableau de disponibilité de la flotte, l'apposition des étiquettes rouges et des pancartes Avion Hors Service (cf. action 2014-SEP-11) semblent avoir un caractère plus « informatif » que « réglementaire ».

Il n'existe pas de consigne écrite concernant l'utilisation et la gestion du tableau, des étiquettes et des pancartes, le problème se posant de façon accrue en l'absence du chef pilote ou des mécaniciens voire d'une personne habilitée (FI ou autre).

*Décision :*

2015-SEP-14	P2	Ecrire une consigne opérationnelle relative à l'utilisation et la gestion du tableau de disponibilité de la flotte, des étiquettes rouges et des pancartes « Avion Hors Service »	T.Pereira	11/12/15
-------------	----	---	-----------	----------

#### 4.5 Aire de trafic Hangar 1 : distance à station d'avitaillement et marquages de stationnement

Station d'avitaillement : la distance entre la ligne de guidage au sol vers l'aire d'avitaillement et le corps de la station n'est pas conforme [écart signalé au directeur de l'ACAT par le propriétaire-exploitant de l'aérodrome (Toulouse-Métropole) suite à un audit de la DSAC].

Une affiche a été apposée sur les parois Nord et Sud de la station pour indiquer que la distance n'est que de 7.5 m. Cette affiche, trop petite, est peu visible depuis le poste de pilotage d'un avion approchant l'aire d'avitaillement.

Sur la partie sud, les courbures de la ligne de guidage vers l'aire d'avitaillement ne facilitent pas le roulage et peuvent amener l'extrémité d'aile à frôler le corps de la station: il y a un risque de collision qui ne manquera pas de provoquer d'importants dégâts matériels (pour mémoire l'envergure d'un DA20 est de 10,89 m et de 8.72 m pour un DR400).

Un tel risque existe également vis-à-vis des avions stationnant devant le hangar 1 (cf. ci-dessous).

Replacer la ligne de guidage à la distance réglementaire aurait été une solution mais il n'est pas certain qu'elle permette à l'avion d'être situé sur l'aire d'avitaillement de telle manière qu'en cas d'épanchement involontaire de carburant (débordement, fuite sur un réservoir) celui-ci puisse s'écouler vers les puits de récupération !

La solution envisagée pour corriger cette situation est :

- d'agrandir l'affiche afin qu'elle soit bien visible ;
- de peindre au sol une flèche avec indication de la distance entre la ligne de guidage et le corps de la station ;
- d'agrandir les courbures « côté sud » de la ligne de guidage.

Marquages de stationnement :

La grande envergure des DA20 et la cinématique de la roue avant ne facilitent pas les manœuvres tant à la main qu'au moteur.

La mise côte à côte de deux DA20 fait que les extrémités d'ailes sont très proches l'une de l'autre ainsi que des portes du hangar 1 et gênent les mouvements sur les taxiways secondaires au départ et à l'arrivée, notamment lorsqu'un avion est sur l'aire d'avitaillement.

Un marquage au sol faciliterait le placement des avions pour les trois cas ci-après (avions stationnés côte à côte) :

- un DA20 + un DR400
- deux DA20
- deux DR400.

Ce point fut par le passé exposé au Bureau du CA.

*Décision :*

2015-SEP-15	P2	Inscrire les constats et propositions relatifs à la station d'avitaillement et au parking Hangar 1 dans l'ébauche du 1er Plan de Prévention et d'Amélioration de la Sécurité (PPAS)	J.Loury	11/12/15
-------------	----	---	---------	----------

#### 4.6 Séminaire de recyclage du pilote privé Avion-ULM 2016

Les membres de la CISOA expriment quelques idées quant aux sujets qui pourraient être traités lors de ce séminaire:

- De l'intérêt des B/F départ et arrivée (proposition de T.Pereira)
- Les drones et la circulation aérienne (proposition de J.Loury)
- La maîtrise des évolutions sans moteur (thème proposé suite aux points faibles constatés par les pilotes inspecteurs lors des épreuves pratiques du PPL)
- le SGS (proposition de P.Mailhé DSAC-sud)

*Décision :*

2015-SEP-16	P1	Lancer un appel à idées pour le séminaire de recyclage du pilote privé Avion-ULM 2016, en interne vers les FI et les membres de l'ACAT ainsi qu'en externe vers les autres aéroclubs de la plateforme LFCL et des aérodromes voisins (avec G.Hindson, AC-ENAC).	J.Loury	11/10/15
-------------	----	---	---------	----------

#### 5 Système de Gestion de la Sécurité - SGS

Les propositions d'appliquer le SGS avant d'établir et de transmettre à l'autorité le dossier ATO ont été acceptées par le Président.

(cf. e.mail Monday, June 22, 2015 2:12 PM Subject: RE: ACAT-Cisoa : CR réunion du 06 03 2015 à approuver).

Cette application se fera au travers de la continuation du travail de la Commission, de la publication de la Politique Sécurité et de l'usage expérimental du formulaire de Relevé d'Événement.

*Décision :*

2015-SEP-16	P2	Présenter la Politique Sécurité et le formulaire de Relevé d'événement devant le Conseil d'Administration.	J.Loury	11/12/15
-------------	----	--	---------	----------

Il est suggéré en réunion de mettre quelques exemplaires du formulaire dans la sacoche des avions et rendre le fichier téléchargeable depuis site web ACAT.

*Décision :*

2015-SEP-17	P2	Informers les pilotes via le journal (new + e.mail) de l'existence d'un formulaire de Relevé d'Événement les inviter à l'utiliser.	J.Loury	11/12/15
-------------	----	--	---------	----------

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 10/10
	<b>23 ème réunion (11 septembre 2015)</b>	

**Prochaine réunion le vendredi 11 décembre 2015  
18h00 à 20h00**