

	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	Compte rendu de la 9ème réunion du vendredi 16 mars 2012	Page 1/10

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

1. Avancement/clôture des actions encore ouvertes à la date de précédente réunion

- 2011-JAN : 06 : préciser avec le webmaster le mode de diffusion sur le site web ACAT du « conseil Sécurité du mois »
J.Loury et LP. Bugeat ont rencontré le webmaster qui a présenté l'organisation du nouveau site web en préparation et qui offrira toutes les fonctionnalités nécessaires aux besoins de la CISOA en diffusion de brèves et de courriels et en classement de documents.
action close
- 2011-AVR : 10 : le résultat de la présentation du draft à un panel de pilotes, qui devait être transmis avant la fin septembre, est toujours attendu !
Il est urgent de finaliser cette action afin d'être en mesure de présenter ce sujet lors du séminaire PPL du 04 février 2012
Avancement : F.Issartes a transmis le 04 mars un fichier contenant le résultat de la présentation du draft à un panel de pilotes
Nouveau porteur de l'action : B.Gaus
Après concaténation avec le fichier dont le contenu avait été examiné en réunion FI du 9 septembre 2011, une dernière navette permettra de finaliser cette action.
La diffusion du résultat de cette action sous forme d'une communication sur le site web reste à confirmer.
- 2011-AOÛ : 26 : officialisation de l'entrée en vigueur des « *Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion* » : le secrétaire général du CA a envoyé un courriel le 21/12/2011 : **action close**.
- 2011-MAI : 12 : T.Pereira devient porteur de cette action en remplacement de JL. Carrafancq
Il faudrait la terminer dès que possible pour pouvoir réaliser les actions 2011-MAI : 13 et 2011-MAI : 14.
J.Loury fera un scan des documents qu'il a conservé et les envoie à T.Pereira ainsi qu'aux autres membres de la commission.
- 2011-MAI : 18 : « Pack Sécurité Sol »
M.Postal devient porteur de cette action en remplacement de P.Ponsot / JL. Carrafancq.
(nouvelle date au plus tard : 16/03/2012)
Dans un premier temps une liste des items à traiter sera proposée à la commission.
Avancement : une liste préliminaire a été transmise le 08 février par M.Postal aux membres de la commission. J.Loury a renvoyé le même jour ses commentaires.
Précisions sur l'objectif de cette action :
Elle vise à établir un programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol.
Le domaine de la Sécurité au sol couvre toutes les opérations effectuées à l'occasion de la mise en œuvre d'un avion : sortie du hangar, préparation de l'avion (visite prévol, avitaillement), embarquement, mise en route et arrêt, stationnement et entrée au hangar, etc.

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 2/10
	9ème réunion du vendredi 16 mars 2012	

L'identification des items de ce programme doit être guidée par le souci de la sécurité des personnes et de la préservation de l'intégrité et du bon état des avions et des divers équipements et matériels « sol » utilisés.

L'organisation de séances de cours et d'exercices pratiques *in situ* en vue de réaliser cette sensibilisation/formation par groupe d'une dizaine de participants (les pilotes et aussi les élèves) et l'attribution de cette réalisation à un Chargé de Séance fera l'objet d'une autre action.

De ce fait l'intitulé « Pack Sécurité Sol » est remplacé par « Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol ».

Des communications, consignes ou recommandations particulières à certaines de ces opérations peuvent exister ou être prévues d'être publiées (par exemple, l'avitaillement, la mise en route et l'arrêt du moteur) : dans ce cas le programme y fera référence et ces documents pourront être utilisés lors des séances.

La réalisation de la sensibilisation/formation par un Chargé de Séance n'exclut pas d'envisager le support de spécialistes, par exemple les pompiers, pour le maniement des extincteurs, et plus généralement pour tout ce qui concerne le secours aux blessés, la lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA).

- 2011-MAI : 19 :

items clos en réunion :

- inscrire au dos de la trappe d'accès au réservoir d'huile de chaque avion, le type, le grade et les niveaux d'huile maxi et mini ;
- étiqueter (type et grade d'huile) le bidon sur roulette avec pompe à main ainsi que les divers bidons mis à disposition, notamment ceux emportés en voyage pour un complément d'huile éventuel ;

item ouvert : insérer le tableau ci-dessus dans la fiche intitulée « Avitaillement ».

Avancement : T.Pereira a transmis aux membres de la commission un courriel le 24/01 qui permet de clore les deux premiers items ci-dessus. La mise à jour de la fiche reste à faire.

- 2011-NOV : 29 : sondage sur la communication et les publications de la CISOA afin d'en analyser les résultats, si possible avant le séminaire (action M.Postal).

Avancement : Une 1ère proposition a été transmise par courriel aux membres de la commission par M.Postal le 05 mars.

J.Loury a renvoyé ses commentaires le 06/03 et un complément le 07/03.

Les derniers commentaires à la proposition ainsi complétée devront être transmis à M.Postal avant le 18/03 18h00 afin d'envoyer les questions de l'enquête à G.Riddick pour mise en ligne sur le serveur web ACAT.

- 2011-NOV : 30 : identifier deux personnes répondant à priori aux critères de disponibilité et de compétence requis pour participer efficacement aux travaux de la CISOA

T.Pereira a proposé que Gaëtan Marion et Bruno Guaus rejoignent la commission : cette proposition a été acceptée par les membres qui les félicitent et les accueillent avec tous leurs encouragements.

La démission de F.Issartes a été reçue le 06 février.

action close.

2. Conseils Sécurité du mois

Le conseil de Janvier, imaginé à la lecture du Bulletin Sécurité N°12 de la DSAC en remplacement du Conseil qui devait être rédigé par F.Issartes, a été publié par J.Loury et rédigé, sous le titre « **Faire face aux dangers de la période hivernale !** »

Le conseil de Février a été publié le 13/02 sous le titre « **Qu'elle soit blanche ou jaune, la ligne, on s'assoit dessus !** »

Le conseil de Mars est une suite au conseil de Février, proposée M.Postal, intitulée « **La piste qui parle !** ».

Les prochaines publications sont planifiées comme suit (le libellé du conseil n'est pas définitif) :

Mois	Sujet traité	Rédacteur
Avril	Préparation des vols : rappel des actions à long, moyen et court termes	LP.Bugeat
Mai	Démarrer et arrêter un moteur d'avion : tout un art !	G.Marion
Juin	Tourbillon de sillage = danger !	JL.Rabilloud
Juillet	Evolutions en sécurité : les nombres "porte bonheur" 1.3Vs- 1.45Vs	J.Loury
Août	Interrompre un décollage et gérer une panne après décollage	B.Guaus T.Pereira
	Précautions à prendre avant l'emploi de l'information aéronautique contenue dans la base de données des récepteurs GPS	LP.Bugeat
	L'avitaillement, une opération routinière mais délicate !	
	Signification des alarmes « bas niveau carburant », gestion du carburant en présence de plusieurs réservoirs (faut-il assécher ou non ?)	LP.Bugeat
	Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat !	J.Loury
	SSLIA : Niveau 1 (ou 2 ou 3 ou 4) ! De quoi s'agit-il ?	
	Transpondeur mode « S » : toujours plus Speed !	
	La richesse pour tous : une simple question de mixture	B.Guaus

3. Evénements relatifs à la sécurité des opérations survenus en décembre 2011, janvier et février 2012 et identification des actions de prévention à mener

- a) Avion laissé sur le parking par mauvais temps et sans surveillance, ayant motivé celui qui en fut témoin de rentrer l'avion dans le hangar.

Discussion : le témoin avait connaissance des « *Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion* » (cf. action 2011-AOÛ : 26).

Il est suggéré qu'elles soient régulièrement rappelées aux pilotes, quitte à utiliser « une phrase choc » et qu'un résumé de ces consignes et recommandations soit élaboré en deux parties, l'une concernant le stationnement sur les parkings de l'ACAT (i.e. hors des hangars) et l'autre, l'amarrage et la protection.

Ces résumés pourraient être affichés de façon permanente, par exemple pour la première partie sur la porte du hangar où les barres de manœuvre sont accrochées et pour la seconde partie à proximité de l'armoire où les kits d'amarrage et de protection sont stockés.

Un exemplaire pourrait également être inséré dans le classeur des feuilles journalières de relevé à l'instar de la fiche d'utilisation de l'horodateur-enregistreur, ou dans l'avion à l'instar de la fiche « **CONSIGNES OPÉRATIONNELLES EN CAS DE DIFFICULTÉ, D'INCIDENT OU D'ACCIDENT** » laissée en permanence dans l'avion à portée de main de tout occupant !

Mais il y a un risque de « saturation » !

Nota : les principales consignes sur ces sujets figurent dans les Check-lists détaillées des DR400, ainsi que dans le Guide d'actions et vérification du DR42, aux chapitres intitulés « **DECHARGEMENT ET STATIONNEMENT** » et « **AU HANGAR** » !

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 4/10
	9ème réunion du vendredi 16 mars 2012	

Décisions :

- imaginer une « phrase choc » pour une communication de rappel de l'existence de « *Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion* » et la nécessité de les appliquer (action : T.Pereira)
- élaborer, en vue d'un affichage permanent, un résumé des « *Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion* », en deux parties : l'une à propos du stationnement sur les parkings de l'ACAT (hors du hangar) et l'autre à propos de l'amarrage et de la protection en cas de stationnement prolongé hors d'un hangar (action : G.Marion).

b) Dépassement par inadvertance dans le tour de piste

Le pilote impliqué a été entendu par le pilote de l'avion dépassé (FI en leçon en vol) et sur son conseil a rédigé un rapport détaillé de son vol dans lequel il analyse avec clairvoyance les faits et causes l'ayant amené à cette situation.

Le pilote dépassé et le responsable des opérations se concerteront pour élaborer une réponse au pilote impliqué (action : T.Pereira).

Discussion : en première lecture, le pilote ayant rapporté qu'il était ce jour-là fatigué de sa semaine de travail, il est suggéré de rappeler la nécessité, avant de voler, de dérouler la « Check-list Pilote » préalablement à celle de l'avion !

Décision : chaque membre de la commission analyse le rapport du pilote et donne son avis sur ce que la CISOA peut en tirer comme enseignement en Sécurité des Vols

c) Incursion dans la CTR, au niveau de l'axe d'approche finale, d'un ACFT non basé « égaré » lors d'une verticale LFCL pour intégration, ayant provoqué une remise de gaz d'un avion de British Airways (événement porté à la connaissance de l'animateur de la CISOA, par le Chef de la Circulation d'Aérodrome lors de la rencontre mensuelle avec l'AUATBL).

Décision : NIL

d) Confusion de TWR entre deux ACFT portant les mêmes deux ou trois dernières lettres de leur immatriculation, ayant entraîné des difficultés de gestion du trafic et pour les pilotes des difficultés de conduite de leur vol.

Décision : NIL

Mais à l'occasion, il conviendra de rappeler :

- qu'en Auto info le pilote doit veiller à utiliser une contraction de l'immatriculation qui ne puisse pas être confondue avec celle d'un autre avion d'immatriculation voisine ;
- lorsque les messages sont échangés avec un organisme de contrôle de la CA, ce n'est pas le pilote mais le contrôleur qui choisit la contraction de l'indicatif à utiliser, ce choix n'étant pas formalisé « explicitement » mais « implicitement » dans le(s) message(s) du contrôleur.

e) Retour précipité du CAP 10 après constat d'un épanchement d'huile sur le pare brise, la cause identifiée étant que le bouchon d'huile avait été mal refermé

A l'occasion il pourra être rappelé, qu'en cas de perte inopinée d'huile, un moteur peut encore fonctionner un certain temps, de préférence à puissance limitée et qu'on peut de ce fait tenter de rejoindre un terrain proche tout en se préparant à un atterrissage forcé car le moteur peut devenir inutilisable à tout instant.

Décision : J.Loury identifie, en se renseignant auprès des mécaniciens et/ou en consultant les documents « Operator's Manual ou Handbook » des moteurs, le niveau d'huile le plus bas permettant de fonctionner sans risque d'endommagement et en informe la Commission.

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 5/10
	9ème réunion du vendredi 16 mars 2012	

- f) Sortie de piste d'un DR400 au décollage d'un vol solo, par léger vent de travers : focalisation de l'attention sur l'action à exercer sur le manche.

A la suite de cet évènement les mécaniciens ont constaté un jeu relativement important sur la partie mobile du fût du train-avant ainsi qu'un matage des deux ergots allant sur les butées de limitation du secteur angulaire de rotation du fût mais il ne peut pas être affirmé que ce jeu soit un facteur contributif à cette sortie de piste ou que la sortie de piste ait pu provoquer ce matage.

Décision : NIL

Mais à l'occasion, il conviendra de rappeler qu'après toute sortie de piste ou tout atterrissage dur, l'état de l'avion doit être vérifié par les mécaniciens avant remise en service.

4. Bilan du séminaire Recyclage PPL du Samedi 04 février 2012

Organisation : CISOA avec le support logistique de l'ISAE-SUPAERO et patronné par l'AUATBL. Les interventions étaient visibles et audibles en « live » sur internet.

Participants : 80 dont 50 de l'ACAT et les autres venant de la plupart des aéroclubs de la plateforme ; deux participants de l'A/C Clément Ader de Muret et un de l'A/C de Cazères.

Sujets présentés :

- a. L'AUATBL et la sécurité des vols sur la plateforme de Toulouse-Lasbordes – intervenant : J.Loury (en tant que Référent Sécurité Terrain)
- b. Retour d'expérience : objectifs, enjeux et fonctionnement du REX après l'arrêt du REC – intervenant : D.Vacher (FI à CAS-ISAE et animateur commission Formation-Sécurité à la FFA)
- c. La météo du pilote VFR : recueil et analyse d'un dossier de vol – intervenant : D.Capdegelle (ingénieur Météo-Vis-à-vis)
- d. L'initiative « Sécurité des Opérations Aériennes à l'ACAT » – intervenant : J.Loury
- e. Maîtriser l'atterrissage en présence de vent fort et de « shimmy » (vent de travers, cisaillement et gradient de vent, etc.) – intervenant : T.Pereira
- f. Vous êtes égaré : que faire ? – intervenant : L.Lépine (FI à l'ACAT)

Le sujet « Pilotes que pouvez-vous attendre d'un FI en matière de sécurité des vols ? » n'a pas été traité. (cf. action 2011-AVR : 10)

Les supports de présentation ont été mis à disposition sur le site web ACAT

Enseignements à tirer pour l'organisation du séminaire 2013 :

- Publicité/Mailing à consolider (les pilotes ne sont pas tous avisés à temps à cause de l'absence de rediffusion de l'information au sein de la structure concernée)
- Sollicitation des autres clubs de la plateforme pour identifier des sujets et trouver des intervenants.

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 6/10
	9ème réunion du vendredi 16 mars 2012	

5. Points divers

1. Relation avec l'AUATBL

J.Loury informe la commission qu'à la demande de l'AUATBL, il exerce désormais la fonction de Référent Sécurité Terrain et qu'à ce titre il exprime le souhait que l'ACAT, par l'intermédiaire de son Référent Sécurité des Vols (T.Pereira), coopère étroitement à la Démarche d'Amélioration de la Sécurité sur la plateforme de Toulouse-Lasbordes en soutenant les travaux du « Réseau des Référents Sécurité » (voir en annexe).

2. Vidéo sur le « décollage au Second Régime »

T.Pereira présente un « texte explicatif » inséré dans la vidéo.

Face au risque que certains pilotes expérimentent la manœuvre décrite dans la vidéo, il est suggéré que la diffusion de cette vidéo soit limitée à l'équipe pédagogique en tant qu'illustration, notamment pour les instructeurs de vol faisant un briefing sur le décollage ou devant effectuer l'exercice en vol avec l'élève et aux chargés de séance comme support à un cours théorique.

Pour une communication plus large de la CISOA sur le thème du vol au second régime, il est suggéré de faire référence à l'excellent article de Michel Barry intitulé « Contrôle de la trajectoire après l'envol Rotation prématurée, absence de palier = danger » (INFO PILOTE n°672 Mars 2012), tous les membres de l'ACAT n'étant pas obligatoirement abonnés à cette publication mensuelle (action T.Pereira).

Lors de cette communication, il conviendrait d'insister sur l'importance pour le pilote de savoir détecter s'il décolle à une vitesse trop proche de la Vzrc (Velocity at zero rate of climb) et de réagir de manière appropriée.

Il faudrait également mentionner que lors des phases de décollage et de montée initiale le vol s'effectue au second régime, tout au moins sur avion léger.

3. Que faire en cas d'accident ?

La récente parution sur le [site WEB DAC-Sud](#) d'une « brève » intitulée « Conduite à tenir en cas d'incident ou accident d'aéronef – 2012 » incite la CISOA à mener une action auprès du CA-ACAT afin qu'il examine avec attention les « Contrats d'assurance » en même temps que le « Règlement intérieur ».

Il s'agit pour le CA d'identifier les diverses « exclusions » ou « lacunes » en relation avec les points soulevés par Maître Sylvie Fontanié, avocate, lors d'un séminaire FI organisé à T.Lasbordes le 05 avril 2008 par FFA/CRA16¹ ainsi que les exclusions ou situations évoquées par l'expert d'ALLIANZ ASSURANCE (mandaté par le Cabinet Eric et Anne DELGA de Muret) lors du préluce au Séminaire « FFA à l'écoute » organisé à l'ENAC le 14 Janvier 2012 par FFA/CRA16.

Dans le même thème, suite à l'accident du DR400 F-GA de l'ENAC dont il a été témoin, T.Pereira informe la CISOA que le passager blessé porte plainte contre le pilote, qui exerçait ce jour-là la fonction d'Instructeur de vol.

Cette information incite à réfléchir au problème de la responsabilité civile et/ou pénale du FI vis-à-vis des dommages corporels qu'il pourrait causer à un passager se trouvant à bord de l'avion, en plus de l'élève, lors d'une séance d'instruction en vol.

A la suite de cet examen et de cette réflexion il conviendra le cas échéant d'ajouter des clauses particulières aux contrats d'assurances et d'amender le Règlement intérieur.

¹ Voir sur le site web ACAT, menu Documents, rubrique Actualités Fédérales, sous dossier 4-Séminaires instructeurs, le « COMPTE RENDU DU SEMINAIRE FI 05 AVRIL 2008 ORGANISE PAR LE CRA 16 (MIDI PYRENEES) ».

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 7/10
	9ème réunion du vendredi 16 mars 2012	

Cet examen et cette réflexion ainsi que les actions qui en découleront sont à considérer dans le contexte de la préparation de l'ACAT à devenir Organisme de Formation Approuvé (ATO).

4. Faire chauffer son moteur sur le parking au pied de la tour (proposition de B.Gaus)

Cette proposition vise à désengorger les parkings ACAT et à réduire le nombre d'avions « moteur tournant » qui sont potentiellement un danger pour les personnes amenées à s'y déplacer.

Se repose ici le problème de l'exiguïté du parking faisant face au hangar n°1, soulevé par la CISOA à l'occasion de la mise en vigueur des « *Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion* » et du report par le CA-ACAT, à une date non définie, de la décision de faire bitumer les surfaces enherbées entre le parking JP-Garson et le parking AC-Dassault-Bréguet. En attendant leur bitumage, il est suggéré de communiquer sur la non interdiction d'utiliser ces deux bandes en prenant certaines précautions (terrain sec, herbe courte, pénétration sur la surface à très faible allure et avec le manche tiré à fond, etc.) en précisant l'intérêt : pouvoir atteindre plus aisément une place de stationnement sur la partie en dur, y stationner un avion afin de libérer de la surface notamment pour faciliter les mouvements sur la partie en dur.

Cette proposition amène également la question de la connaissance de l'emprise de l'aire de trafic et de ses « frontières » avec d'une part l'aire de mouvement et d'autre part la partie « privée » fréquentée par les usagers de l'aérodrome ou occupée par leurs installations.

De même il faudra demander aux ATS-LFCL d'indiquer si le Service de Contrôle de la Circulation d'Aérodrome (TWR) inclut le contrôle des mouvements et du stationnement d'aéronefs sur l'aire de trafic.

Décision : J.Loury posera ces questions au Chef de la CA, P.Dias.

Prochaine réunion : locaux ACAT, Vendredi 08 Juin 2012 de 18 :00 à 20 :00.

Tableau de suivi des actions
(mise à jour du 16/03/2012)

Actions 2010 encore ouvertes

37	Élaborer une fiche « Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR »	J.Loury LP.Bugeat	14/01/11 en cours
----	---	----------------------	----------------------

Actions 2011 encore ouvertes

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-AVR : 10	P2	préparer une synthèse des réponses à la question : « Pilotes, que pouvez-vous attendre d'un instructeur ? »	B.Gaus	08/06/12
2011-MAI : 12	P1	inventorier et présenter en commission les consignes opérationnelles existantes, qu'elles soient ou non encore en vigueur ou pertinentes	T.Pereira	15/04/12
2011-MAI : 13	P1	analyser les consignes opérationnelles inventoriées et sélectionner celles à faire figurer dans le recueil	tous	15/05/12
2011-MAI : 14	P1	après approbation du CA, rééditer dans un format approprié ou réécrire les consignes opérationnelles sélectionnées et les présenter en commission dans le recueil, pour validation	T.Pereira	08/06/12
2011-MAI : 18	P2	définir un « Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol »	M.Postal	08/06/12
2011-MAI : 19	P2	<u>Complément du 25/11/11</u> : introduire le tableau des type et grade et niveaux min-max dans la fiche Avitaillement	T.Pereira	15/04/12
2011-NOV : 29	P1	organiser un sondage sur la communication et les publications de la CISOA	M.Postal	30/03/12

Actions 2012

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2012-MAR : 01	P2	proposer une « phrase choc » en vue d'une communication de rappel de l'existence de « <i>Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion</i> » et la nécessité de les appliquer.	T.Pereira	08/06/12
2012-MAR : 02	P2	élaborer, en vue d'un affichage permanent, un résumé des « <i>Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion</i> », en deux parties : - l'une à propos du stationnement sur les parkings de l'ACAT ; - l'autre à propos de l'amarrage et de la protection en cas de stationnement prolongé hors d'un hangar	G.Marion	08/06/12
2012-MAR : 03	P1	Répondre au rapport du pilote ayant effectué par inadvertance un dépassement dans le tour de piste	T.Pereira	15/04/12
2012-MAR : 04	P1	analyser le rapport du pilote ayant effectué par inadvertance un dépassement dans le tour de piste et donner un avis sur ce que la CISOA peut en tirer comme enseignement en Sécurité des Vols	Tous	15/04/12
2012-MAR : 05	P2	Interroger le Chef de la CA à propos : - de l'emprise de l'aire de trafic et de ses frontières avec d'une part l'aire de mouvement et d'autre part la partie « privée » fréquentée par les usagers ou occupée par leurs installations ; - du contrôle des mouvements et du stationnement d'aéronefs sur l'aire de trafic par le Service de Contrôle de la Circulation d'Aérodrome (TWR).	J.Loury	08/06/12
2012-MAR : 06	P2	identifier le niveau d'huile le plus bas permettant à un moteur de fonctionner sans risque d'endommagement (cf. « <i>Operator's Manual ou Handbook</i> » des moteurs)	J.Loury	08/06/12
2012-MAR : 07	P2	Diffuser à tous les membres de l'ACAT avec un commentaire approprié, l'article de M.Barry intitulé « Contrôle de la trajectoire après l'envol Rotation prématurée, absence de palier = danger » (INFO PILOTE n°672 Mars 2012)	T.Pereira	08/06/12

CISOA Compte rendu	AERO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 10/10
	9ème réunion du vendredi 16 mars 2012	

Annexe

L'AUTATBL a demandé début 2011 à chaque structure (Aéroclubs, CAS-ISAE, Association des Constructeurs Amateurs) de nommer un Référent Sécurité des Vols (RSV).

La mission d'un RSV est de favoriser, chez les pilotes, dirigeants et animateurs de la structure, le développement d'une culture de Sécurité des Vols et de Prévention.

L'AUTATBL poursuit une Démarche d'Amélioration de la Sécurité sur la Plateforme de Toulouse-Lasbordes en s'appuyant sur un « Réseau de Référents Sécurité » animé par le Référent Sécurité Terrain (RST) et composé des RSV et de divers représentants des autres parties intéressées [les ATS-LFCL, le propriétaire-exploitant de l'aérodrome (Grand Toulouse), les particuliers «propriétaire d'avion »].
