

	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	 <small>Comité Social et Économique Airbus Opérations Toulouse</small>
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Synthèse Sécurité des Vols (CA du 01 mars 2021)</b>	Page 1/6

## Préambule

Dernière synthèse diffusée : celle du CA du 18 jan 21

Dernière réunion de la Commission : 09 déc 20

Prochaine réunion de la Commission : 24 mars 2021

Les éléments surlignés en **vert** correspondent à des changements intervenus depuis le dernier CA

Les noms surlignés en **jaune** sont ceux de porteurs d'action agissant hors du cadre de la CISOA.

Un élément surligné en **rose** concerne l'avancement d'une action portée par des membres de la CISOA.

Les actions CISOA sont présentées dans un encadré sur fond de couleur « kaki clair ».

## Sommaire

Préambule.....	1
<b>1 Publications depuis le 18 janvier 2021</b> .....	2
2 Publications à venir .....	2
2.1 Conseils sécurité.....	2
2.2 Autres publications.....	2
<b>2.2.1 Publications prévues d'être rédigées par la commission</b> .....	2
2.2.2 Publications proposées à des rédacteurs hors CISOA.....	3
3 Evénements, traitement des déclarations déposées sur le REX FFA.....	3
3.1 Déclarations clôturées depuis le 18/01/2021.....	3
3.2 Déclarations déposées en cours de traitement.....	3
<b>4 Divers</b> .....	3
<b>5 Avancement des actions de la synthèse du plan d'actions des déclarations clôturées</b> .....	4
6 POLITIQUE DE SECURITE .....	6
6.1 Abonnements aux notifications des publications du REX-FFA .....	6
6.2 Points divers .....	6
6.3 Organisation du 15 ème Séminaire Sécurité des vols du pilote privé :.....	6

## 1 Publications depuis le 18 janvier 2021

News (e-mail diffusé aux adhérents)

Date	Sujet	Emetteur
30/01/2021	Un pilote est tué par l'hélice de son Gardan en effectuant sa visite prévol ! (diffusion <b>Flash Sécurité des Vols</b> , même intitulé)	J.Loury
31/01/2021	RFFS : Niveau 1 / Level 1. quèsaco ? (diffusion <b>Note de synthèse</b> , même intitulé, également transmise aux adhérents de l'AUATBL via le TBL'Infos du 01 février 2021)	J.Loury

## 2 Publications à venir

### 2.1 Conseils sécurité

N°	Sujet traité	Rédacteur
	Conduire un amerrissage forcé	LP.Bugeat
	Bande de piste en plus ou moins forte déclivité : précautions à prendre pour atterrir et décoller !	M.Postal
	Toulouse - Lasbordes : une météo particulière !	D.Boutonnet

### 2.2 Autres publications

#### 2.2.1 Publications prévues d'être rédigées par la commission

Modalité	Sujet	Fait générateur	Rédacteur
Note	RMZ et TMZ : pourquoi et de quoi s'agit-il exactement ?	Sécurité Terrain LFCL	M.Périer en cours
News	Transpondeurs mode S : du bon usage des états de fonctionnement GND/ALT	Rex EP45R3KMP5 màj CS 01/2013	J.Loury
Consigne	Utilisation des parkings et des hangars (répartition des avions, emplacements, nettoyage, etc.) ; entrée/sortie, tractage sur les parkings (ou "Précautions pour manœuvrer les avions au sol")]	Rex EP3YQ2CIZD et EP436HH6YG Marques au sol	P.Cadei en stand-by
Note	Accès en zone réservée (arrêté préfectoral) et personnes « autorisées »	Sûreté Aéroport	J.Loury en cours
Conseil Sécurité	Vérifications et mises à niveau Carburant et Huile, précision des jauges et plus généralement des indications instrumentales	Rex EP2YFJS5GI et EP3YMR9TZS	M.Thary en cours
Conseil Sécurité (a/c)	Intérêt de la diffusion des paramètres T°C et Dew Point dans l'ATIS	LFCL : nouveau mât météo	P.Cadei en cours
Liste	Sujets traités aux Séminaires du pilote privé Avion-ULM (avec lien vers les supports de présentation) à l'instar de la <a href="#">Liste des Conseils Sécurité publiés par la CISOA</a>	Portail Sécurité de l'Aviation Légère	J.Loury en cours
Doc Vidéo	Sensibilisation/formation à la Sécurité au sol ( <a href="#">Programme</a> )	AUATBL Plan d'amélioration de la Sécurité Terrain	CISOA (cf. note ci-dessous)

**Note** : CISOA a pris l'action de définir un plan de travail et d'organiser des groupes selon les items du programme. Ces groupes examineront la pertinence de créer ou non un document vidéo ou d'amender des documents préexistants voire de mettre en place des sessions de formation à la sécurité au sol, le cas échéant en association avec l'AUATBL.

## 2.2.2 Publications proposées à des rédacteurs hors CISOA

Modalité	Sujet	Fait générateur	Entité
Non définie*	Nouvelles bâches et kits d'amarrage : mode d'emploi	Difficulté d'usage	Commission Infras- Bâtiments (cf. note 1)
Non définie*	Choc sur le stabilisateur d'un DR400 (lisse cassée) découvert par les mécanos, dommage ayant motivé une immobilisation de l'avion : personne ne s'est manifesté !	Rex EP436HH6YG	Président de l'ACAT (cf. note 2)

\*News (e-mail) ou Conseil Sécurité (Actions de Com' interne ACAT).

Note 1 : **J.LOURY** mènera cette action avec **Etienne Mouysset**

Note 2 : cf. action AP de la déclaration EP3YQ2CIZD : Léger heurt entre avions en les rangeant dans leur hangar

## 3 Evénements, traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

### 3.1 Déclarations clôturées depuis le 18/01/2021

Dépôt	Référence	Clôture	Titre de la déclaration	AS (1)	CRESAG

(1) Action(s) identifiée(s) dans la Synthèse du plan d'actions

### 3.2 Déclarations déposées en cours de traitement

Dépôt	Référence	Titre de la déclaration
néant		

## 4 Divers

Réception via MPV d'un rapport d'enquête de sécurité (réf. M-2020-05-I) établi par le Bureau enquêtes accidents pour la sécurité de l'aéronautique d'État et relatif à un événement survenu la Base d'aéronautique navale Lanvéoc (Finistère) et impliquant un CAP10 B de la Marine nationale.

Ce rapport est particulièrement instructif au plan technique et au plan des facteurs humains : il montre l'importance d'appliquer les procédures « constructeur » et montre également que, même dans un environnement professionnel/militaire, avec des pilotes et mécaniciens très compétents, des dérives répétées de l'application de ces procédures peuvent aboutir à ce type d'incident (heureusement sans gravité dans ce cas précis).

Le CPS ACAT suggère de réaliser un audit de la documentation d'exploitation ayant pour objet :

- d'identifier :
  - o les écarts existants entre d'une part les [Manuels de vols](#) et d'autre part les procédures normales/d'urgence/anormales ([Documents de bord](#)) et les [Dossiers préparation de vol](#) ;
  - o la justification de tels écarts (i.e. Pourquoi ont-ils été introduits dans nos documents d'exploitation ?).
- de déterminer, pour les écarts identifiés :
  - o si leur justification est pertinente d'un point de vue Sécurité des Vols et d'un point de vue Navigabilité ;
  - o ou si l'écart constitue un facteur de risque et/ou une cause potentielle de dysfonctionnement et de difficulté, d'incident voire d'accident.

(exemple d'écart sur DA20 : GEN sur OFF au démarrage du moteur, Fuel Pump OFF après atterrissage, Vi en finale 60 kt, etc.).

La planification de cet audit sera définie lors de la prochaine réunion de la **CISOA**.

<b>CISOA</b>	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 4/6
	<b>Synthèse Sécurité des Vols (CA du 01 mars 2021)</b>	

## 5 Avancement des actions de la synthèse du plan d'actions des déclarations clôturées

Pour rappel : **AC** : Action Corrective ; **AP** : Action Préventive

La liste ci-dessous ne contient pas les actions étiquetées → **CLOS** dans la précédente Synthèse Sécurité des Vols. Elle ne contient que les actions clôturées depuis cette dernière synthèse, les actions en cours ou à planifier.

**Note préalable** : l'avancement des actions dévolues à la **Commission mécanique** a été examiné le 09 février. Divers changements de portage des actions ont été décidés : ils sont intégrés dans ce qui suit.

### E0ZLC353UN et EP23DKHJB0 Rupture d'une liaison électrique avec capteur de pression (DR400 Circuit électrique Servitudes)

De nouveaux AFM (générique) ont été mis dans les sacs : **après vérification ils correspondent bien à ceux détenus par CEAPR pour nos DR400 et leur N° de série : ils ne seront plus mis à jour !**

Le descriptif du circuit électrique contient la liste des équipements alimentés via le disjoncteur « Servitudes » uniquement sur l'AFM du DR46 (Edition 10 Novembre 1993 Révision 7 Mai 2012 page 1.06) [pour mémoire l'alerte Décrochage est alimentée via ce disjoncteur].

~~AC : amener à la main sur l'exemplaire papier mis à disposition dans les sacs avions et demander à Robin de mettre à jour les Manuels de vol~~

~~Porteur : JC. BISINOTTO : Action prise en compte~~

**AC3** Rédaction d'un mémento d'intégration et d'utilisation de l'horamètre, décrivant sa liaison avec le bandeau des voyants et/ou le capteur dédié à l'alerte Pression d'huile, ainsi que la partie des circuits non décrite dans le manuel de vol des DR400 : **avertisseur de décrochage, montre-chronoprise USB (intégrer au mémento du DR46 les éléments relatifs au GARMIN G5 - Cf. AC3 de la déclaration EP49IPN3BT)**

**Porteur : J.LOURY**

### EP2YFJS5GI : Réserve finale quasiment épuisée à l'atterrissage

**AP2** : communiquer vers les adhérents ACAT sur l'idée reçue que les jaugeurs de carburant sur avion léger seraient imprécis ! (cf. Règle pratique FFA RP4 DEVIS CARBURANT)

**Porteur : J. LOURY + CISOA Action confiée à Marjorie THARY ;**

**la communication se fera dans le cadre d'un conseil sécurité** (cf. §2.2.1 Publications prévues d'être rédigées par la commission)

**AP3** : acquérir des jaugeurs manuels pour les DR400 [cf. Prix FFA de la Sécurité 2017 - AC du Béarn - descriptif et photos de la jauge DR400 reçus le 20/11/2019 de S.Mayjonade (réservoir principal, supplémentaire, d'aile)] ; descriptif et photos retransmis par e.mail le 16/11 à 09:46 ;

**Acquisition non acceptée par les mécaniciens → action abandonnée**

**Porteur : JC. BISINOTTO : argumentaire à formaliser avant clôture**

### EP3OFLYLEU : Dérogation aux conditions d'utilisation AD Usage restreint

Émettre un CRESAG

**Porteur : J. LOURY**

### EP3UV57DFH : Vol effectué avec emport des documents d'un autre avion

**AC2** : amener les procédures normales pour vérifier à l'embarquement la présence dans la sacoche des documents de l'avion et pas ceux d'un autre !

**Quick C/L - Porteur : P. MAITRE : action confiée à L.P. BUGEAT**

<b>CISOA</b>	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 5/6
	<b>Synthèse Sécurité des Vols (CA du 01 mars 2021)</b>	

**EP436HH6YG : Aileron endommagé en rentrant l'avion dans son hangar**

**AP1** : équiper et aménager le hangar de manière à faciliter les manœuvres d'entrée et sortie et le repérage de l'emplacement des avions ("diable" motorisé, planéité du seuil, surfaçage du sol, lignes de guidage et marques d'emplacement)

*Commentaire de Marc Postal* : autant je suis preneur des lignes de guidage (même si elles peuvent parfois donner un faux sentiment de sécurité, quand il y a déjà un avion rentré), autant je ne suis pas favorable au « diable » motorisé : certes, ça aide pour sortir les TB20, mais c'est moins « contrôlable » qu'un pousser à la main.

**Porteur** : Commission Infrastructure et Bâtiment + Bureau. Inscrit sur fichier de suivi travaux, travaux lourds à planifier et budget à provisionner

**AP2** : resserrer la fixation des barres/fourche de manœuvre des avions, faire repeindre les barres de manœuvre en rouge et approvisionner une seconde barre lorsque nécessaire

**Porteur** JC. BISINOTTO. Pris en compte par atelier mécanique

La peinture se fera début 2021.

La vérification du serrage peut être faite par les utilisateurs des avions. La demande d'intervention sera faite au besoin. Pas de vérification périodique prévue.

**EP45R3KMP5 : Pas d'acquisition du transpondeur Mode S par le SSR**

**AC1** : amender les procédures normales

**Quick C/L - Porteur** : P. MAITRE : ces C/L comportent des items relatifs à l'état ALT mais pas à l'état GND qui résulte du basculement (automatique ou non) entre ces deux états.

Action confiée à L.P. BUGEAT

**AC2** : Demande d'installation du basculement automatique GND/ALT sur les avions équipés d'un transpondeur Mode S qui n'en disposent pas. Cette action fait l'objet du projet de rencontre avec Aerotec.

**Porteurs** : B. MIGLIORE / JC. BISINOTTO / J. LOURY

**EP49KD6FTL : Constat d'indicateurs difficiles à interpréter et d'anomalies sur DA20**

(Déclaration non publiée)

Première discussion avec les mécaniciens, une réunion sur le sujet est à programmer avec eux –

**Porteur** : B.MIGLIORE réunion tenue le mardi 06 octobre 2020 11h00-12h00 : décisions prises à suivre (courrier au « vendeur », etc.) draft rédigé par B.Adès, revu avec B.Migliore le 05 jan 2021.

Lettre transmise par mail le 08 février 2021 à ATA Aircraft Expert Mr Pelletier avec copie à FFA/directeur. Le destinataire ATA a accusé réception : à suivre

**EP49IPN3BT : Besoin d'un descriptif d'installation et d'un guide simplifié d'utilisation du GARMIN G5** (Déclaration non publiée)

**AC1** : corriger la news du 19 juillet 2019, dans laquelle les points soulignés ci-après sont erronés : « *En mode navigation il est asservi (si sélectionné en mode GPS) avec le GPS de l'avion et dans ce cas donne une information de vitesse sol (en bas à gauche) et de relèvement-distance par rapport au waypoint sélectionné* »

**Porteur** : P. MAITRE

**AC3** : Installation du G5 non documentée [insérer un supplément à l'AFM (ou document équivalent) mentionnant que l'option "Conservateur de Cap" sur la planche de bord est un instrument GARMIN G5 et identifiant ses connexions aux équipements et systèmes de l'aéronef]

**Porteur** : JC. BISINOTTO Sous-commission Avionique

(cf. action prise en CA : Lettre de mission Expert Avionique)

**AC5** : Rédiger un guide simplifié d'utilisation du G5 en français

**Porteur** : P. MAITRE : pris en compte — en cours (action confiée à L.P. BUGEAT qui le rédigera sur la base du document publié par ACTMP)

**AP2** : insérer le guide simplifié (cf. AC5) dans la sacoche du F-GUYA et sur le site web ACAT

**Porteur** : JC. BISINOTTO L.P. BUGEAT

**AP1** : élaborer un support de briefing relatif à l'emploi du GARMIN G5 installé sur YA

Porteur : P. MAITRE ou un FI : à la suite d'une sollicitation du CPS effectuée après la Réunion pédagogique du 27/02/2021, deux FI vont prendre en charge cette élaboration dans la perspective de la modernisation du DR46 et des DR44 (B.ADES, J.LOURY).

Ce briefing abordera, entre autres, les diverses sources de l'information affichée dans les modes HSI et PFD, leur sélection, l'interprétation de la symbolique, etc.

Il fera la comparaison entre la symbolique d'un HSI et celle d'un CDI, notamment lorsque la source GPS est sélectionnée (cas du DA20).

**AP3** (non citée dans la synthèse du plan d'actions de la déclaration) : rédiger un "Livret de l'Avionique" regroupant l'essentiel de ce qu'il faut connaître pour utiliser efficacement l'équipement radio et les instruments électroniques et l'insérer dans la sacoche de chaque avion (pallie l'absence des Pilot's guides dans la documentation de bord et évite leur éparpillement )

Porteur : JC. BISINOTTO ou un membre compétent en Sous-commission Avionique

## 6 POLITIQUE DE SECURITE

### 6.1 Abonnements aux notifications des publications du REX-FFA

Au 01/03/2021 : 155 abonnements (+ 8 depuis le 18 jan 21), en réalité 154 (- 1 pour un abonné avec deux adresses e.mail différentes). Parmi ces abonnés ont dénombre dont 11 membres du CA pour un effectif de 12 et 12 instructeurs de vol sur un effectif de 15.

### 6.2 Points divers

- Documents FFA **Mémo de crise Accident** et fiche **Que faire en cas d'accident ? Conduite à tenir à l'usage des membres du club** : « adaptation » aux contextes ACAT et LFCL avec le président ACAT et l'aide du secrétariat (Magali) : affichages en place ; reste à préciser les points suivants du document **CONSEILS et RECOMMANDATIONS** (mail transmis à D.Vacher le 20 janvier 2021 à 12:17 ; réponse « plus précise » attendue après le Congrès FFA des 27 et 28 Mars 2021) :

- Contacter la FFA, le CRA pour se faire assister (qui ? N° de téléphone ?)
- Télécharger les notices et déclarer le sinistre en ligne sur le site FFA (quelles notices ? depuis quelle page du site a-t-on accès au formulaire de déclaration en ligne ?)

Diverses corrections dans le texte sont à proposer pour plus de cohérence et pour clarifier certains points (remplacer ATC ou Contrôle aérien par ATS, etc.)

### 6.3 Organisation du 15<sup>ème</sup> Séminaire Sécurité des vols du pilote privé :

Date : décalée à fin avril début mai 2021

Les conditions sanitaires risquent de limiter le nombre de personnes « en présentiel » dans l'amphithéâtre et de ne pas proposer de repas à la cafétéria. Il est envisagé de mettre en œuvre des moyens permettant de travailler « à distance », y compris les intervenants, etc.

	Sujets	proposé par
1	Surveillance en Mode S et évitement de collision, du point de vue ATC	ACAT N.Musso
2	Météo : interprétation des images satellitaires	ACAT D.Boutonnet
	Accidentologie ULM (reporté à 2022)	Ailes Toulousaines
3	Fatigue de l'équipage	AC ENAC
4	Gestion des pannes au décollage	ACAT M.Thary
5	Safetyn (de l'intérêt du simulateur)	AC ENAC