

ACAT - Commission interne pour la Sécurité des Opérations aériennes

Compte rendu de la 4ème réunion du vendredi 14 janvier 2011.

<u>Membres de la commission présents</u> : Louis-Patrice BUGEAT, Jacques Franck ISSARTES, LOURY, Thierry PEREIRA, Marc POSTAL, Jean-louis RABILLOUD,	<u>Autres présents</u> : néant
<u>Membres de la commission absents, excusés</u> : Jean-louis CARRAFANCO, Pascal PONSOT	

Résumé de l'ordre du jour (OJ transmis par courriel le mercredi 29 décembre 2010) :

1. Accueil d'un nouveau membre Marc POSTAL
2. Bref CR du "passage" devant le CA ;
3. Avancement des actions, avec mise en place de priorités de réalisation ;
4. Avancement de la mise en œuvre du Pack Sécurité ;
5. Incidents survenus le cas échéant au dernier trimestre écoulé et actions de prévention à mener, en particulier cf. e.mail au sujet du toucher du TB20 F-GKVE avant le seuil lors d'une PTE et de l'atterrissage après CS+30" ;
6. Choix des interventions (à partir des propositions reçues) pour le séminaire et préparation de l'organisation:
7. Points divers.

Compte rendu

1. Accueil du nouveau membre

M.Postal a sollicité l'animateur de la CISOA pour, le cas échéant, participer aux travaux de la CISOA. Ayant pu apprécier ses compétences et sa fiabilité lors de ses interventions aux cours théoriques et dans les réunions d'instructeurs, les membres de la CISOA ont accueilli favorablement cette demande d'autant plus que G.Lounnas ayant quitté la commission et le CA-ACAT n'exigeant plus d'y avoir un représentant désigné (cf. CR du CA du 02/12/10), M.Postal ne sera pas en surnombre.

2. Bref CR du "passage" de l'animateur de la CISOA devant le CA

J.Loury a confirmé au CA que la CISOA était avant tout une instance de réflexion et de conseil dont les membres interviennent en appui du Responsable des opérations en vol, de l'équipe pédagogique, des pilotes et du Conseil d'administration de l'ACAT.

Du travail de cette commission résulte principalement des recommandations et des documents, émis dans le seul objectif de contribuer à l'amélioration de la Sécurité.

Les recommandations s'adressent à tous les acteurs de l'aéroclub: la décision de les rejeter ou de les mettre en œuvre revient à ceux qui ont l'autorité et la responsabilité de le faire ou aux pilotes eux-mêmes lorsqu'elles les concernent directement.

Les membres du CA ont été invités à prendre connaissance de la présentation annexée au CR de la 3ème réunion CISOA du 15/10/10.

Le CA a demandé :

- ✓ à l'animateur de la CISOA ou à son mandataire de venir chaque trimestre faire devant le CA réuni un rapide résumé du résultat des travaux réalisés lors du trimestre écoulé ;
- ✓ que toute diffusion vers l'extérieur de résultats des travaux de la commission soit soumise au préalable à son approbation ;
- ✓ d'approuver les CR de réunion de la CISOA avant qu'ils soient « postés » sur le site web ACAT.

Pour cela, le CR validé par les membres de la commission sera transmis par courriel aux membres du bureau (président, secrétaire général, trésorier) qui auront un délai d'une semaine pour formuler leurs commentaires. En l'absence de réponse une fois ce délai passé, le CR sera considéré comme approuvé et classé sur le site web ACAT dans le Dossier CISOA/ Sous dossier Compte rendus de réunion.

3. Avancement des actions (non closes à la réunion du 15/10/10)

- Action 5 : Examiner avec le webmaster la possibilité d'utiliser la page d'accueil du site web ACAT pour y publier périodiquement des « messages » relatifs à la Sécurité des Opérations Aériennes : en cours

L'aboutissement rapide de cette action devient primordial compte tenu de la décision de publier un « Conseil Sécurité du Mois » (cf §6 Points divers) car dans la configuration actuelle du site web ACAT, la publication dans la rubrique Infos ne permet pas de le maintenir « en tête de liste », les infos se présentant dans l'ordre des dates où elles sont postées !

- Action 8 : "refonder les Check-lists" : close

Les C/L DR400 sont terminées et des fichiers .pdf sont classés sur le site web dans le Dossier Opérations / Sous dossier Documents de bord.

Le guide DR42 est mis à jour et un fichier .pdf est classé dans le Dossier Formation théorique et pratique / Sous dossier Le kiosque des élèves.

- Action 10 : Liste d'ouvrages relatifs à la Sécurité : close.

Le fichier .pdf est classé dans le Dossier Opérations/ Sous dossier Gestion et Sécurité des vols.

Les deux listes de livres « aéronautiques » disponibles à la bibliothèque du CE d'Airbus sont classées dans le Dossier Formation théorique et pratique/ Sous dossier Le kiosque des élèves.

- Action 20 : Définir la mission de la CISOA : close

Une présentation de la CISOA et de sa mission est annexée au CR de la réunion du 15/10/10. Ce CR a été transmis au bureau du CA et commenté par J.Loury au début de la réunion du CA du 02/12/10.

Le CA n'a pas retenu la suggestion de communiquer cette présentation au BEA-Blagnac et aux instances fédérales concernées par la Sécurité des vols.

- Action 22 : Proposer des éléments de retour d'expérience (REX) sur les incidents survenus lors du 1er semestre 2010 : close.

Les comptes rendus des deux réunions de travail entre LP.Bugeat et F.Issartes, en charge de cette action, ont été diffusés aux membres de la commission.

En marge du problème survenu au moteur du DR400 F-GORM, une rencontre avec l'équipe des mécaniciens a été organisée : le résultat de cette rencontre a également été diffusé à la CISOA et



CISOA-CRR Méca
19-11-2010 Ed1.pdf

figure dans le fichier

Décision : les autres membres de la CISOA sont invités à faire des commentaires et des suggestions à propos de ce résultat.

- Action 24 : Présentation officielle à la CISOA du rôle de JD Thomas au sein du CA et vis à vis des instructeurs : **close**

Du fait du prochain départ de l'intéressé, le CA réuni le 02/12/10 a considéré que cette présentation n'avait plus d'intérêt.

- Action 25 : Demander formellement que JD Thomas fasse partie de la CISOA en précisant le rôle particulier qui lui est assigné au sein de cette commission : **close**

Cette demande n'est plus nécessaire et ce rôle n'a plus lieu d'être précisé, le CA ayant décidé d'inviter l'animateur de la CISOA ou son mandataire à venir chaque trimestre faire devant le CA réuni un rapide résumé du résultat des travaux effectués lors du trimestre écoulé.

- Action 26 : Élaborer une fiche d'information précisant la différence entre un incident et un accident : **close**

Le fichier .pdf de cette fiche est classé dans le Dossier Opérations/ Sous dossier Gestion et Sécurité des vols.

- Action 28 : Élaborer les fiches « Préparation de vol et performances Avion » pour les DR400, le TB 10 et le TB20, sur le modèle de la Fiche de l'AQUILA : **en cours**

L'intérêt de ce type de fiche avait été rediscuté lors de la réunion du 15/10/2010 du fait que la plupart des éléments qu'elle contient sont tirés du Manuel de vol.

M.Postal émet à nouveau la proposition de mettre à disposition sur le site web ACAT les manuels de vol ainsi que les fiches de pesée en cours de validité.

Les manuels de vol de l'Aquila et du DA20 y sont déjà disponibles. Il est aisé de trouver des facsimilés de manuels pour les autres avions sur le web.

Décision : T.Pereira mettra à disposition sur le site web ACAT les fiches de pesée des avions en précisant pour chacune la date de péremption, ceci pour éviter d'utiliser des données obsolètes.

- Action 29 : Élaborer un « tableau résumé des performances et des vitesses » pour le Diamond DA20 : **close**

- Action 30 : Demander aux auteurs des check-lists du Sprinter et du Gardan d'élaborer un « tableau résumé des performances et des vitesses » : **close**

Les documents issus des actions 29 et 30 sont classés sur le site web ACAT dans le Dossier Opérations Sous dossier Documents de bord.

- Action 32 : Faire approuver ou amender les valeurs proposées de durée minimum de chauffe, par l'équipe des mécaniciens : **close**

Action 33 : Faire une communication à propos du problème survenu au moteur du F-GORM et de la modification de la consigne de durée minimum de chauffe : **close**

Les valeurs ont été portées sur les check-lists mais la valeur proposée initialement de 0,20 heure (12 minutes) pour la durée minimum de chauffe lorsque la température extérieure est inférieure à 10°C a été réduite à 0,15 heure (9 minutes).

L'info publiée le 14/12/10 sur le site web, avec envoi automatique d'un courriel à tous les adhérents, est en annexe.

- Action 35 : Recommander au CA d'améliorer les kits de protection et d'amarrage des avions en stationnement prolongé hors d'un hangar : close

Suite à cette recommandation le CA a chargé T.Pereira de réaliser cette amélioration. Cette action est désormais gérée par le secrétaire général du CA.

- Action 36 : Préparer une consigne relative à la protection et l'amarrage des avions et à l'usage du frein de parc, en stationnement prolongé hors d'un hangar : en attente

Cette consigne sera élaborée lorsque les kits auront été améliorés !

- Action 37 : Élaborer une fiche "Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR" : en cours

Un premier tracé du vol envisagé pour la partie pratique de cette fiche pédagogique a été élaboré et doit être affiné avant diffusion aux membres de la CISOA pour validation.

Cette action a fait l'objet d'un commentaire lors de la présente réunion (Cf §6 Points divers : Fonctionnement et champ d'action de la CISOA).

- Action 38 : Rappeler l'intérêt et l'existence des documents (présentations et vidéos) élaborés à l'occasion du symposium DSAC « Sécurité : aviation légère et sportive » du 28 novembre 2009, en indiquant les adresses des sites web où ils peuvent être consultés : close

Le texte diffusé le 07/12/10 sur le site web ACAT est en annexe.

4. Événements survenus au dernier trimestre écoulé et actions de prévention à mener

Atterrissage après CS + 30' :

Rapidement après cet événement, le Responsable des opérations en vol a diffusé le 30/11/10 à l'ensemble des pilotes ACAT un courriel (voir le texte en annexe).

Divers courriels ont été échangés entre les membres de la commission : celle-ci considère important de faire évoluer le règlement intérieur afin "d'interdire tout décollage après le coucher de soleil".

Décision : T.Pereira proposera à la CISOA pour validation une formulation de l'article à introduire dans le règlement intérieur avant que ce soit proposé au CA.

LP. Bugeat a bien pris en compte la suggestion d'insister sur cela dans son cours théorique "Préparation d'une navigation" et une prochaine « consigne Sécurité du mois » traitera de ce sujet (cf §6 Points divers).

Toucher du TB20 F-GKVE avant le seuil lors d'une PTE :

T.Pereira a informé la CISOA par courriel le 23/12/10 que « *l'instructeur responsable de cet incident a été auditionné* » en mentionnant que « *la chose la moins appréciable de l'affaire est qu'il n'ait rien rapporté du tout et que Le Bureau et lui-même n'ont pas jugé nécessaire d'infliger pour autant une sanction (...et surtout pas celle de l'interdire de vol), étant donné que l'avion n'a rien du tout, heureusement !* ».

T.Pereira a suggéré dans ce courriel que la CISOA fasse des recommandations pour éviter que la situation se reproduise, en proposant les trois actions ci-après :

1) *Mettre à disposition sur le site web les pages ad hoc du Guide pratique du pilotage (Zilio) avec quelques photos des angles des repères IAP/2AP sur nos avions (action réalisée) ;*

2) *Dire aux membres & aux FI de faire remonter tout incident - "Faute avouée est à moitié pardonnée"- ;*

3) Rappeler aux FI que l'instruction sauvage est interdite : même s'il est CDB, le FI impliqué dans un accident se terminant mal avec un élève ou un pilote non-inscrit au Club peut mettre l'association dans une position très critique ;

4) Interdire ou pas l'exercice de PTE en TB (si un FI s'est loupé avec cet avion aux performances médiocres en vol plané, cela peut se reproduire, d'autant plus si le pilote est peu entraîné).

Divers courriels ont été échangés entre les membres de la commission : concernant l'action 2) celle-ci suggère de communiquer sur « le devoir, l'intérêt et la nécessité pour tout pilote, quelles que soient les qualifications qu'il détient ou l'étendue de son expérience, de "rendre compte" de tout évènement ayant compromis ou pouvant compromettre la sécurité et dont il est l'acteur principal ».

Décision : T.Pereira proposera à la CISOA pour validation une formulation de cette communication, qui pourrait être un thème pour un prochain "conseil Sécurité du mois".

La CISOA ne s'est pas prononcée sur les actions 3) et 4).

Dans ce contexte, J-L.Carrafancq et J.Loury ont exprimé, par courriel du 23/12/2010 à T.Pereira, le souhait qu'il diffuse, en tant que Responsable pédagogique et au titre d'une contribution à la prévention des risques en instruction, aux FI-ACAT ainsi qu'aux membres de la CISOA non FI un diaporama très pertinent, élaboré par la DSAC, qui tente de répondre à la question suivante : **Simuler une panne moteur, jusqu'où aller ?** Il donne également des éléments d'appréciation de l'atteinte du plancher de 150 ft ASFC (en vol d'instruction seulement, le plancher réglementaire étant 500 ft ASFC) et de la distance minimale à tout obstacle isolé, habitation, rassemblement de personnes ou d'animaux.

Le diaporama a été diffusé et une version .pdf est classée dans le Dossier Formation théorique et pratique /Sous dossier Le kiosque des instructeurs.

5. Choix des interventions pour le séminaire ACAT du 12 février et préparation de l'organisation

Divers sujets ont été examinés. Les décisions correspondantes sont signalées entre parenthèses :

1. Pilotes, que devez-vous attendre d'un instructeur ? (*retenu*) ;
2. Accidentologie nationale en 2010 (*sujet initialement non retenu mais remis dans l'agenda suite à une rencontre avec G.Desimone correspondant sécurité du CRA-FFA*) ;
3. Les nouvelles licences européennes (*retenu*) ;
4. Histoire de la plateforme de T.Lasbordes et fonctionnement actuel (*non retenu*) ;
5. Réflexion sur les incidents-accidents à l'ACAT en 2010 (*non retenu pour le séminaire- sera traité lors de l'AG*) ;
6. Quel genre de pilote êtes-vous ? (*retenu*) ;
7. Le brevet, l'expérience et les voyages ou l'interprétation de la météo selon les nouveaux codes (*retenu*) ;
8. Retour d'expérience suite à la pénétration inopinée de la zone P63 (îles du Levant) retenu, avec présentation de ce que le pilote VFR attend comme services de la part des organismes gérant l'espace aérien dans ce secteur et en général, notamment de la part d'un CIV dans un secteur d'information de vol (déjà *retenu* lors de la réunion précédente) ;
9. L'aviation générale vue par un Contrôleur aérien (*retenu*).

Les intervenants acceptant de faire les présentations correspondantes seront contactés par T.Pereira qui fixera par ailleurs l'agenda de ce séminaire

6. Points divers

Avancement de la mise en œuvre du Pack Sécurité

37 pilotes de l'ACAT ont « bénéficié » du pack Sécurité en 2010. Un message précisant ses nouvelles modalités pour 2011 a été diffusé vers tous les pilotes.

"Le conseil Sécurité du mois"

LP.Bugeat et F.Issartes proposent que la CISOA élabore le « conseil Sécurité du mois » et le diffuse via le site web ACAT, selon un mode à préciser, à valider par le webmaster (action J.loury) et à approuver par le CA.

Remarque : cette proposition a été retenue par la CISOA et approuvée par le bureau du CA lors de la réunion des FI du vendredi 28 janvier 2010.

Il s'agit de rédiger quelques lignes "pertinentes en fonction de certaines périodes de l'année ou de circonstances particulières", le propos étant le cas échéant développé ou complété un document plus fourni pouvant comporter des photos, schémas ou des liens vers d'autres sources d'informations.

L'existence de ce document sera signalée dans ces lignes et son fichier .pdf sera alors classé dans le menu ou la page spécifique à la Sécurité des opérations aériennes (qui reste à créer cf. action 5) et, en attendant cette création, à la rubrique Documents Dossier Opérations/ Sous dossier Gestion et Sécurité des vols.

Les conseils Sécurité du mois feront en fin d'année l'objet d'un Recueil et d'une présentation au Séminaire ACAT.

Les thèmes proposés pour ces conseils et leurs rédacteurs (lorsque désignés) sont, par ordre de publication (le libellé indiqué ici n'est pas forcément celui à utiliser lors de la publication) :

1. La pluie verglaçante (JL. Rabilloud) : publiée le 30 janvier 2010 ;
2. L'heure du coucher de soleil (LP. Bugeat) ;
3. Le SNOWTAM (LP. Bugeat) : de quoi parle-t-on, où le trouve-t-on ?
4. L'information aéronautique (F.Issartes-M.Postal) : les SUPAIP, périodicité de la mise à jour des cartes (cycle AIRAC, NONAIRAC pour les VAC, etc.) ;
5. Le chargement et le centrage ;
6. Les performances opérationnelles (évolutions avec la chaleur, l'altitude, l'état des infrastructures et du matériel, etc.) ;
7. Le dossier Météo (données pertinentes à consulter au-delà des classiques TEMSI-France, WINTEMP, METAR-TAF) ;
8. Le survol des régions montagneuses.

Gestion des actions

Priorités de réalisation

Pour éviter que l'aboutissement des actions s'éternise, il est suggéré et accepté que chaque action ait une priorité mentionnée sur le tableau des actions comme suit :

P1 : action à terminer au plus tard dans les trois mois (1 trimestre) qui suivent la réunion au cours de laquelle elle a été décidée, **l'idéal étant qu'elle soit terminée dans le mois lorsque l'action présente un caractère Urgent ou perdrait de son intérêt si elle devait tarder plus !**

P2 : action à terminer au plus tard dans les 6 mois (2 trimestres) qui suivent la réunion au cours de laquelle elle a été décidée.

Pour 2011 le tableau de suivi des actions reprendra les actions non closes de l'année antérieure. La numérotation repart à zéro chaque année et sera établie comme suit :

Année : 4 digits ; Mois : 3 digits ; Numéro d'action : 2 digits

Ce qui donne par exemple pour la 2ème action du mois de janvier 2011 : 2011-JAN : 02

Etat d'avancement des actions 2010

Sur les 38 actions décidées par la commission en 2010 :

- ✓ 35 ont été closes, sachant que parmi elles :
 - 2 ont été abandonnées (actions 13 et 21)
 - 2 ont été regroupées (action 27 avec action 5)
- ✓ 2 restent ouvertes (actions 5 et 37)
- ✓ 1 est mise en attente (action 36).

Décision : une synthèse des travaux effectués par la CISOA sera préparée pour être présentée lors de l'assemblée générale de l'ACAT (J.Loury).

Fonctionnement et champ d'action de la CISOA

La commission est une entité indépendante mais qui s'appuie en particulier sur l'équipe pédagogique pour prendre en compte les recommandations émises. Cette équipe se doit d'être suffisamment "soudée" pour que leur mise en œuvre soit cohérente et efficace et que les messages vers les élèves ou les pilotes soient extraits de la même "partition" et transmis "à l'unisson" !

La CISOA regrette qu'il y ait si peu de réunions de l'équipe pédagogique et qu'au-delà de la dispense des cours théoriques et des leçons d'instruction en vol il n'y ait pas de travaux fédérateurs pour cette équipe.

Par ailleurs dans la planification des actions, il conviendra à l'avenir que la CISOA veille à ne pas empiéter sur la mission de l'équipe pédagogique, notamment en décidant de mener des actions qui relèvent normalement de cette mission, en particulier des actions ayant un rapport direct avec la pédagogie ou le programme de formation (exemple de l'action 37 "Elaborer une fiche Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR").

Quand un besoin d'évolution en matière de pédagogie ou de programme de formation est identifié en vue d'améliorer la Sécurité des Opérations Aériennes, la CISOA émet une "Recommandation" vers l'équipe pédagogique, qui analyse sa pertinence, décide en cas d'acceptation de la meilleure façon de la prendre en compte et informe en retour la CISOA sur ce qui a été effectivement réalisé.

La prochaine réunion de la CISOA est fixée de 18:00 à 20:00 le **vendredi 01 avril 2011** (en remplacement de la date initialement prévue du 08 avril à laquelle se tiendra l'assemblée générale de l'ACAT).

Tableau de suivi des actions
(mise à jour du 14/01/2011)

Actions 2010
encore ouvertes ou en attente

5	Examiner avec le webmaster la possibilité d'utiliser la page d'accueil du site web ACAT pour y publier périodiquement des « messages » relatifs à la Sécurité des Opérations Aériennes	J.Loury	25/06/10 en cours avec action 27
36	Préparer une consigne relative à la protection et l'amarrage des avions et à l'usage du frein de parc, en stationnement prolongé hors d'un hangar	J.Loury	14/01/11 en attente
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

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-JAN : 01	P1	faire des commentaires et des suggestions à propos de ce résultat.	Tous	08/04/11
2011-JAN : 02	P2	mettre à disposition sur le site web ACAT les fiches de pesée des avions en précisant pour chacune la date de péremption.	T.Pereira	30/06/11
2011-JAN : 03	P1	proposer à la CISOA pour validation un texte à communiquer sur « le devoir, l'intérêt et la nécessité pour tout pilote, quelles que soient les qualifications qu'il détient ou l'étendue de son expérience, de "rendre compte" de tout évènement ayant compromis ou pouvant compromettre la sécurité et dont il est l'acteur principal ».	T.Pereira	28/02/11
2011-JAN : 04	P1	proposer à la CISOA pour validation une formulation de l'article à introduire dans le règlement intérieur afin "d'interdire tout décollage après le coucher de soleil".	T.Pereira	28/02/11
2011-JAN : 05	P1	préparer une synthèse des travaux effectués par la CISOA en 2010 à présenter lors de la prochaine assemblée générale de l'ACAT.	J.Loury	28/02/11
2011-JAN : 06	P2	préciser avec le webmaster le mode de diffusion sur le site web ACAT du « conseil Sécurité du mois »	J.Loury	30/06/11

Tableau de suivi des actions 2010
(mise à jour du 14/01/2011)

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
1	Établir une fiche identifiant les éléments sur lesquels doit porter le contrôle de compétences d'un pilote titulaire d'une qualification de classe SEP et nouvellement inscrit à l'ACAT	T.Pereira	Close le 15/10/10
2	Établir une fiche de performances Avion pour l'identification exhaustive et rapide des limites d'utilisation	G.Lounnas	Close le 15/10/10
3	Dresser la liste d'exercices complémentaires à ceux identifiés dans le programme de formation pratique au PPL-A et qui seraient utiles de réaliser en instruction de perfectionnement ou de relaché (PER ou REL) d'un pilote pour améliorer ses compétences	JL.Rabilloud JL.Carrafancq	Close le 15/10/10
4	Identifier des actions complémentaires à celles proposées dans les documents relatifs au thème « Prise de décision » présentés lors du Symposium http://www.dgac.fr/html/actu_gd/secu3/secu-avlegere/sec-av.html)	tous	Close le 25/06/10
5	Examiner avec le webmaster la possibilité d'utiliser la page d'accueil du site web ACAT pour y publier périodiquement des « messages » relatifs à la Sécurité des Opérations Aériennes	J.Loury	25/06/10 en cours avec action 27
6	Aménager la borne Sécurité pour : <ul style="list-style-type: none"> • que l'affichage ne soit pas trop chargé (se limiter par exemple à l'identification de procédures applicables en ce domaine) ; • y mettre à disposition des pilotes les formulaires relatifs à la Sécurité des Opérations Aériennes et les consignes pour utiliser ces formulaires 	T.Pereira	Close le 25/06/10
7	Mettre à jour les données de la fiche Sécurité mise à disposition dans les avions intitulée « en cas d'incident ou d'accident » et en réduire ses dimensions au format A5	J.Loury	Close le 25/06/10
8	Mettre à jour les données relatives à la Sécurité des Opérations Aériennes présentes dans les C/L ou Guide des Robin DR400	J.Loury	Close le 14/01/11
9	Identifier les applications téléchargeables sur les téléphones portables et utiles à la Sécurité des Opérations Aériennes afin de proposer de les insérer dans le « Mémo du pilote VFR 2010 »	G.Lounnas	Close le 25/06/10
10	Établir une liste d'ouvrages de référence en matière de Sécurité des Opérations Aériennes	LP.Bugeat	Close le 14/01/11
11	Définir le contenu-type d'un « Vol de Sécurité » à effectuer avec un instructeur de vol par tout pilote titulaire d'une qualification de classe SEP <ul style="list-style-type: none"> • en lien avec le PACK SECURITE FFA, la CISOA pourrait proposer pour le règlement intérieur l'exigence d'exécuter ce vol soit pour la réinscription annuelle à l'ACAT soit en alternance avec l'heure de vol avec FI nécessaire pour 	G.Lounnas	Close le 15/10/10

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
	proroger une SEP par expérience (tous les 2 ans)		
12	Définir le contenu d'une leçon-type relative au Pilotage Sans Visibilité (le cas échéant à développer en plusieurs vols) dont l'objectif serait d'aller au-delà de l'acquisition du savoir-faire d'un demi-tour en palier exigé pour le PPL-A	G.Lounnas	Close le 15/10/10
13	Sélectionner un bulletin dans la publication anglaise GASIL (General Aviation Safety Information Leaflet) , le traduire et le présenter à la CISOA qui déterminera si une diffusion via le site web ACAT (périodiquement ou selon intérêt) serait pertinente et faisable	G.Lounnas	Close le 15/10/10 abandon
14	Organiser la conception et la réalisation de vidéos (filmées avec des avions ACAT) sur diverses situations critiques, la première ayant par exemple pour but de montrer "le rebond" sur Aquila lors d'un atterrissage "plat".	G.Lounnas	Close le 15/10/10
15	Recommander aux FI de veiller à ce que les pilotes avec qui ils volent occasionnellement n'omettent pas : <ul style="list-style-type: none"> • d'avoir des cartes à jour ; • de consulter les SUP-AIP ; • de prendre connaissance de l'activité des zones de voltige. 	T.Pereira	Close le 25/06/10
16	Identifier avec le Responsable régional FFA pour la sécurité des vols (Gérard DESIMONE) et/ou de la Commission Formation-Sécurité FFA (Daniel VACHER) le moyen approprié pour relayer vers les FI le Flash Sécurité émis occasionnellement par FFA	J.Loury	Close le 25/06/10
17	Finaliser la fiche d'utilisation des gilets de sauvetage, comportant les éléments ci-après : <ul style="list-style-type: none"> • rappel des exigences réglementaires [en particulier un gilet dont l'enveloppe est ouverte (i.e. descellée) est considéré comme « impropre à l'utilisation »] • recommandations pratiques (cf ci-dessous) • consignes de réservation • principe d'une contribution forfaitaire de 5 euros aux frais de remise en conditions après usage [recommandations : CDB utilise un gilet « veste » et le porte sur lui pendant le vol, les passagers enfilent leur gilet sur ordre du CDB].	T.Pereira	Close le 25/06/10
18	Faire clarifier par le Conseil d'administration ACAT la mise en œuvre et le financement du PACK SÉCURITÉ défini par le Comité Régional -FFA	T.Pereira	Close le 25/06/10
19	Transmettre à FFA les remarques et suggestions de la CISOA relatives au « Mémo du pilote VFR 2010 »	J.Loury	Close le 25/06/10
20	Définir la mission de la CISOA	J.Loury	Close le 15/10/10

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
21	Allouer un budget pour effectuer les vols nécessaires à la réalisation des vidéos	R.Breil (CA)	Close le 15/10/10 abandon
22	Proposer des éléments de retour d'expérience (REX) sur les incidents survenus lors du 1er semestre 2010	LP.Bugeat F.Issartes	Close le 14/01/11
23	Mettre en place un groupe de travail pour la standardisation des Check-lists mises à disposition par l'ACAT dans ses avions	T.Pereira	Close le 15/10/10 abandon
24	Présenter officiellement à la CISOA le rôle de JD Thomas au sein du CA et vis à vis des instructeurs	R.Breil (CA)	Close le 14/01/11
25	Demander formellement que JD Thomas fasse partie de la CISOA en précisant le rôle particulier qui lui est assigné au sein de cette commission.	R.Breil (CA)	Close le 14/01/11
26	Élaborer une fiche d'information précisant la différence entre un incident et un accident	T.Pereira	Close le 14/01/11
27	Demander la mise en place sur le site web ACAT d'un menu "Sécurité des opérations aériennes".	J.Loury	Close le 15/10/10 réalisation avec action 5
28	Élaborer les fiches « Préparation de vol et performances Avion » pour les DR400, le TB 10 et le TB20, sur le modèle de la Fiche de l'AQUILA	T.Pereira	Close le 14/01/11
29	Élaborer un « tableau résumé des performances et des vitesses » pour le Diamond DA20	T.Pereira	Close le 14/01/11
30	Demander aux auteurs des check-lists du Sprinter et du Gardan d'élaborer un « tableau résumé des performances et des vitesses »	T.Pereira	Close le 14/01/11
31	Préparer un courrier, à faire valider par la CISOA, pour transmettre, c/o Président de l'ACAT, à la commission Formation-Sécurité de la FFA (D.Vacher) les commentaires (résultant de l'action 4) aux documents relatifs au thème « Prise de décision » du Symposium « Sécurité aviation légère et sportive » du 28/11/2010.	T.Pereira	Close le 14/01/11
32	Faire approuver ou amender les valeurs proposées de durée minimum de chauffe, par l'équipe des mécaniciens : <ul style="list-style-type: none"> • T ext > +10°C : mise en puissance si V (Horamètre) > 0,10 H (6 minutes) • T ext < +10°C : mise en puissance si V (Horamètre) > 0,20 H (12 minutes). 	T.Pereira	Close le 14/01/11

N°	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
33	Faire une communication à propos du problème survenu au moteur du F-GORM et de la modification de la consigne de durée minimum de chauffe	T.Pereira	Close le 14/01/11
34	Rappeler l'existence et la présence dans chaque avion d'une fiche de « Consignes opérationnelles en cas de difficulté, d'incident et d'accident » où figurent les coordonnées téléphoniques des personnes, services ou organismes à contacter	T.Pereira	Close le 14/01/11
35	Recommander au CA d'améliorer les kits de protection et d'amarrage des avions en stationnement prolongé hors d'un hangar	J.Loury	Close le 14/01/11
36	Préparer une consigne relative à la protection et l'amarrage des avions et à l'usage du frein de parc, en stationnement prolongé hors d'un hangar	J.Loury	14/01/11 en attente
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
38	Rappeler l'intérêt et l'existence des documents (présentations et vidéos) élaborés à l'occasion du symposium DSAC « Sécurité : aviation légère et sportive » du 28 novembre 2009, en indiquant les adresses des sites web où ils peuvent être consultés	J.Loury	Close le 14/01/11

ANNEXES

Action 33 : texte diffusé le 14/12/10

Le moteur du F-GORM a dû récemment être remplacé à la suite du constat de la présence de limaille dans le carter d'huile. L'expertise a conclu que la cause était le non-respect des conditions d'utilisation du moteur et principalement l'application d'une forte puissance quand la température d'huile est trop basse !

Pour mémoire les manuels de vol de la plupart de nos avions spécifient, dans les procédures normales, que l'essai moteur et le décollage doivent s'effectuer avec une température d'huile "dans l'arc vert" et qu'en particulier sur les DR400 après le démarrage le régime moteur ne doit pas dépasser 1200 RPM.

Par ailleurs il est évident que la mise en température de l'huile dépend beaucoup de la température extérieure.

Par conséquent, en complément de ce qui est spécifié dans les manuels de vol et afin de réduire le risque d'un nouvel incident, nous vous demandons de respecter désormais la consigne générale suivante :

L'essai moteur ne doit être effectué qu'après une durée de fonctionnement supérieure à :

6 minutes (V > 0.10 sur l'horamètre) si la température extérieure est > +10°C;

9 minutes (V > 0.15 sur l'horamètre) si la température extérieure est < +10°C.

Les C/L en cours d'amendement reprendront cette consigne générale en l'adaptant le cas échéant aux particularités de chaque avion.

Action 38 : texte diffusé le 07/12/10

Sécurité des vols : nous sommes tous concernés, personnellement et collectivement ! 🚫

Il y a un an déjà, le 28 novembre 2009, la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (DSAC) organisait un symposium sur la sécurité de l'aviation légère et sportive. Toutes les aviations concernées étaient représentées, du vol à moteur aux ballons et dirigeables, en passant par le vol à voile, l'aéromodélisme, l'ultra-léger motorisé, les hélicoptères ou bien encore le parachutisme ou la construction amateur. La préparation au vol, la météorologie, l'espace aérien, la prise de décision et le rôle des structures d'encadrement furent les principaux points abordés.

Ce colloque a mis en évidence le caractère personnel de la sécurité du vol et la nécessité de clarifier et de simplifier les informations disponibles pour le pilote ainsi que de faire évoluer la formation. Il a été redit combien les structures locales sont des acteurs essentiels de la sécurité et les débats ont montré qu'il y avait du travail à faire pour développer une vision partagée des rôles respectifs des pilotes eux-mêmes, des aéroclubs, des fédérations, de la DGAC et autres organismes.

La CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes, mise en place à l'ACAT début 2010, saisit l'occasion de cet "anniversaire" et de récents événements pour recommander la lecture et la relecture de la presse spécialisée et de divers ouvrages de référence en lien avec la SECURITE DES VOLS ainsi que diverses publications officielles disponibles sur la toile.

Cette recommandation s'adresse à tous : élève, pilote débutant ou expérimenté, instructeur de vol.

Vous trouverez ci-après quelques éléments pertinents à consulter:

-Présentations du Symposium DSAC: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/28-novembre-2009-Securite-aviation.html>

-Publications du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA) pour la Sécurité de l'Aviation civile: <http://www.bea.aero>

-Vidéos élaborées par l'IASA-Institut pour l'Amélioration de la Sécurité Aérienne: <http://vimeo.com/user1351762>

ANNEXES

-Autres publications de l'Institut pour l'amélioration de la Sécurité Aérienne: <http://www.iasa-france.com>

Bonne lecture

L'animateur de la CISOA

Atterrissage après CS + 30' : texte diffusé le 30/11/10

« Nous arrivons aux jours les plus bas, ce qui laisse peu de possibilité pour envisager un vol en fin d'après-midi. Aussi est-il bon de rappeler qu'il est raisonnable de prévoir l'atterrissage au Coucher du Soleil au plus tard car l'atterrissage peut toujours être retardé pour diverses raisons (vent de face plus intense au retour, remise de gaz, avion immobilisé sur la piste...etc...).

Le délai réglementaire de 30 minutes entre le "coucher du Soleil" & la "nuit aéronautique" est prévu pour y palier et ne pas entrer ainsi en infraction.

Afin de prévenir tout incident, aucun avion de l'ACAT ne doit quitter le parking à compter du "coucher du Soleil", sauf en cas de départ pour un véritable vol de nuit. A votre prochain vol, pensez donc à regarder éventuellement l'éphéméride à la rubrique "Accueil/ Météo Notams" de notre site, signalé en parallèle au tableau du Club.

Concernant maintenant le "vol de nuit", certains instructeurs sont partants pour pratiquer cette activité particulière. Pour en savoir davantage, retrouvez le tableau de synthèse à la rubrique "Documents/ Formation théorique & pratique/ Le kiosque des élèves ».

ANNEXES