

ACAT
Commission interne pour la Sécurité des Opérations aériennes

Compte rendu de la 5ème réunion du vendredi 01 avril 2011.

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

1. CR du "passage" du représentant de la CISOA devant le CA, lors de sa réunion de février

- Le Bureau du CA est réticent à ajouter un article dans le règlement intérieur (RI) relatif à l'interdiction d'un premier décollage à LFCL après le CS ! (action 2011-JAN 04) : il suggère de privilégier la communication, celle-ci devant à priori être suffisante.
Cependant le CA considère que le texte envisagé dans l'action 2011-JAN 03 a bien sa place dans le RI : le secrétaire général, Yves Caldérara y veillera.
- *Remarques faites en commission* :
A propos des concepts « article de règlement » et « consigne opérationnelle »
Tout ce qui régit les opérations aériennes au sein de l'ACAT ne peut pas systématiquement être l'objet d'autant d'articles de règlement (en l'occurrence le Règlement Intérieur), d'où le recours à des consignes opérationnelles pour décrire certaines exigences spécifiques.
Un article de règlement est « applicable » au même titre qu'une consigne.
Article et consigne sont « opposables » en cas d'écart d'application (constat de non-conformité).
Un article de règlement est une exigence « permanente » (i.e. pérenne) alors qu'une consigne est plutôt une exigence « temporaire et/ou cyclique ».
Une consigne « permanente » devrait logiquement devenir un article de règlement.
A propos de la présentation du résultat des travaux de la CISOA au CA
Lors de cette présentation et quand le CA est sollicité par la commission pour répondre à une question posée ou prendre une décision sur la suite à donner à une proposition de la commission, il convient de veiller à ce que ces éléments soient clairement formulés de part et d'autre.

2. Avancement/clôture des actions ouvertes

- 2011-JAN 03 : **action à traiter en priorité P1**
Transmettre rapidement au secrétaire général le texte du nouvel article du RI, ce texte pouvant être : « tout pilote, quelles que soient ses qualifications ou l'étendue de son expérience, doit rendre compte au responsable des opérations en vol ou à son représentant désigné, de tout événement ayant compromis ou pouvant compromettre la sécurité et dont il est l'acteur principal ».
- 2011-JAN 04 : **action close.**
Le tableau des vols, juste en-dessous de l'indication du CS quotidien, comporte désormais la mention suivante : "Pas de premier décollage au-delà de CS".

- 2011-JAN : 05 : **action close**
Présentation de l'activité de la CISOA pour l'AG ACAT du 08 avril amendée puis validée par les membres présents de la commission (cf. CR de l'AG).
- Les autres actions suivent leur cours.

3. Conseils Sécurité du mois : 1er bilan de publication, planification

- Des échos positifs : les conseils déjà publiés sont appréciés pour leur qualité et leur pertinence.
- Les prochains conseils :

Mois	Sujet traité	Rédacteur
Avril	Le Dossier météo	J.Loury
Mai	L'évolution des performances opérationnelles en cas de forte chaleur	T.Pereira
Juin	Le devis de masse et le centrage	M.Postal
Juillet	Le survol des régions montagneuses	JL.Rabilloud

4. Examen des points relatifs à la sécurité des vols à LFCL adoptés à l'issue de l'AG-UATBL

- « Référent Sécurité » : le CA a désigné T.Pereira comme référent pour l'ACAT.
- Les autres points (rappelés en annexe) n'appellent pas de commentaires particuliers.

5. Incidents survenus au 1er trimestre 2011, identification des actions de prévention à mener :

- Sortie de piste d'un DR 400 à Grauhlet :
Le pilote aurait été perturbé à cause d'une part de la pression exercée sur lui de se rendre à Grauhlet porter ou récupérer un équipement chez Aerotec et d'autre part de la présence à bord de Roger Zafalon qui ne se serait pas comporté en passager neutre !
décision : entendre le pilote concerné et rappeler à l'ordre le passager de ce vol (action T.Pereira)
- « Ratés » sur le DA20 en vent arrière :
L'événement remonte à plusieurs mois mais n'a été porté à la connaissance de la commission que récemment, il est donc difficile d'obtenir des données précises et fiables.
Au retour du vol, aucune anomalie n'a été relevée par les mécaniciens mais la quantité de carburant restante était inférieure à 10 litres. Aucun autre phénomène similaire n'a été signalé ni avant ni après ce vol.
Il n'a pas été possible d'établir si la pompe était sur ON au moment de l'événement, alors que le Manuel de Vol le requiert pendant toutes les phases de vol hors croisière. En l'absence d'autres éléments et l'événement ne s'étant pas reproduit, la cause probable retenue est un bas niveau d'essence, associé vraisemblablement à un oubli de mettre la pompe sur ON.
décisions :
1-informer le pilote concerné qu'un réservoir partiellement rempli peut dans certains cas être à l'origine d'un tel phénomène (action T.Pereira)
2-se renseigner auprès d'autres utilisateurs de DA20 ou de l'importateur de leur éventuelle constatation de faits similaires (action T.Pereira)
remarque : cet événement pourrait faire l'objet d'un conseil Sécurité du mois sur l'avitaillement et la gestion du carburant

- Baisse de régime inopinée constatée sur le TB10 : problème au niveau du carburateur et relatif à la fixation de la vis de réglage de la richesse.

6. Planification d'actions nouvelles :

- Communiquer sur la « Sûreté en aviation légère », suite à la sollicitation de deux personnes non adhérentes au club pour faire un vol :
Un pilote a exprimé sa préoccupation vis-à-vis du fait qu'elles se sont présentées comme des « airbusiens » et de la réelle nature de leurs intentions !
décision : pas de suite donnée, une majorité des membres présents en commission considérant que les instances ad hoc communiquaient suffisamment sur la Sûreté (concept différent de la Sécurité) puisqu'un fascicule sur le sujet a été émis par la DSAC et diffusé par la FFA.
La commission mentionne cependant que dans nos activités en aéroclub, qui sont avant tout un loisir, nous devons être vigilants mais éviter la paranoïa !
- Donner une suite au projet d'exposé sur la question « Pilotes, que devez-vous attendre d'un instructeur ? »
décision : la question est reformulée ainsi : « Pilotes, que pouvez-vous attendre d'un instructeur en matière de sécurité des vols ? » (action F.Issartes, qui doit se rapprocher de Marie-Pierre Delaveau)

7. Points divers

- Suivi de l'affichage des consignes opérationnelles :
Lorsqu'une consigne est nouvelle, celle-ci est généralement affichée pour attirer l'attention.
Une consigne affichée depuis longtemps n'attire plus l'attention !
Garder une trace de l'affichage effectué et des consignes elles-mêmes pourrait être utile !
Question : ne serait-il pas pertinent d'élaborer un recueil des consignes opérationnelles ?
- Commentaires au fait d'interdire par fort vent d'autan l'usage du terrain de Revel et de le déconseiller pour Grauhlet et Castres !

L'interdiction pour Revel fut décidée il y a une quinzaine d'années suite à l'accident survenu au TB20 et est toujours d'actualité bien que cette consigne ne fasse plus l'objet d'un affichage formel.

Lorsque des précautions ou des limites d'utilisation dans certaines conditions concernent un aérodrome, celles-ci sont mentionnées dans les consignes particulières de la VAC.

Tout pilote utilisant ledit aérodrome est tenu de les connaître et de les appliquer. Par exemple si les conditions relèvent de la situation météo, celle-ci doit être analysée avant le départ et lors de l'arrivée.

Par principe et la qualification qu'il détient, un pilote est apte à juger si son niveau d'expérience ou d'entraînement lui permettra de maîtriser cette utilisation dans les conditions mentionnées sur la VAC.

Il convient donc de bien réfléchir avant de mettre en place des interdictions ou des restrictions suggérées par un événement singulier !

Prochaine réunion : locaux de l'ACAT, vendredi 27 mai de 18 :00 à 20 :00

Tableau de suivi des actions

(mise à jour du 01/04/2011)

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

8.

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 du résultat de la rencontre organisée avec l'équipe des mécaniciens dans le cadre de l'action 2010/22 et en marge du problème survenu au moteur du DR400 F-GORM.	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	Close le 01/04/11
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	Close le 01/04/11
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

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-AVR : 07	P1	entendre le pilote ayant effectué une sortie de piste avec un DR400 à Graulhet et rappeler à l'ordre le passager de ce vol	T.Pereira	01/05/11
2011-AVR : 08	P1	informer le pilote ayant relaté « avoir eu des ratés » sur le DA20 qu'un réservoir partiellement rempli peut dans certains cas en être la cause	T.Pereira	01/05/11
2011-AVR : 09	P1	se renseigner auprès d'autres utilisateurs de DA20 ou de l'importateur de l'éventuelle constatation de « ratés » lorsque la quantité résiduelle de carburant dans le réservoir est voisine des minima réglementaires	T.Pereira	01/05/11
2011-AVR : 10	P2	Répondre à la question : « Pilotes, que pouvez-vous attendre d'un instructeur en matière de sécurité des vols ? »	F.Issartes	01/09/11

Annexe

Résumé des points adoptés au cours de l'AG de l'AUATBL du 25/02/2011 :

- Engagement des clubs à améliorer l'organisation opérationnelle des vols de leurs adhérents.
- Nomination d'un référent sécurité des vols terrain sous couvert de l'AUATBL.
- Nomination d'un référent sécurité dans chaque club.
- Confection d'un tableau représentant une vue aérienne du terrain sur laquelle figurera les trajectoires des tours de piste avions et ULM, les zones dont le survol est à éviter ainsi que les espaces libres pour un atterrissage d'urgence. Ce tableau sera distribué à chaque club.
- Diffusion sous forme papier et envoi par e-mail à tous les pilotes du terrain du dessin des TDP avion et ULM.
- Réserver les TDP ULM à la formation des élèves en double commande et en solo.
- Réactualiser les réunions entre les instructeurs et les contrôleurs.
- Encourager l'utilisation des systèmes informatiques (boîte à clefs et réservation en ligne) pour contrôler l'aptitude au vol des pilotes.
- Organisation d'une journée type portes ouvertes en 2012.