

	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Compte rendu de la 22 ème réunion (05 juin 2015)</b>	Page 1/8

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

## Table des matières

1	Avancement des actions.....	2
✓	Actions closes .....	2
✓	Actions ouvertes.....	2
2	Avancement/planification des Flashes Sécurité des vols et Conseils sécurité.....	2
✓	Publications.....	2
✓	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	Quasi collision entre deux avions de l'ACAT .....	4
3.2	Constats de divers écarts vis-à-vis des consignes opérationnelles .....	5
3.3	Manœuvre d'évitement du TB10 par un avion de Ryanair suite à une alerte TCAS-RA.....	6
4	Points divers.....	6
4.1	Problème potentiel sur les bouchons de réservoir des DR 400 .....	6
4.2	Sécurité terrain : rappel sur la circulation aérienne à LFCL .....	6
4.3	Pratique du co-avionnage .....	6
4.4	Rappel de consignes.....	7
5	SGS.....	8
a)	examen du descriptif (draft) de la fonction CSP.....	8

## 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-MAR-02	P1	Publier une « New » invitant à prendre connaissance et à utiliser les Memento Pilote et Memento Passager (le lien pour les télécharger sera fourni) en précisant qu'il reste quelques tirages papier non distribués lors du séminaire	J.Loury	Close le 05/06/15
-------------	----	---	---------	-------------------

New publiée le 08 avril 2015 : <http://www.acat-toulouse.org/admin/blog/421/edit/briefing-et-consignes-%C3%A0-vos-passagers>

2015-MAR-03	P2	Recommander au CA de mettre en place un système d'alarme et de surveillance dans les locaux	J.Loury	Close le 05/06/15
-------------	----	---	---------	-------------------

Rencontre du président le 30 mai : la recommandation lui a été présentée.

2014-SEP-11	P1	Confectionner <b>deux</b> pancartes portant la mention AVION HORS SERVICE	L.Spessotto	Close le 05/06/15
-------------	----	---	-------------	-------------------

Après présentation de l'action à Jean-Philippe Grandvaux, ce dernier a pris l'initiative de réaliser les 2 pancartes.

La pancarte sera placée dans le poste (si possible sur le tableau de bord) de tout avion ne devant pas être utilisé. Lorsque la pancarte n'est pas sur un avion, elle est accrochée à proximité du *Tableau de disponibilité de la flotte* situé en salle Opérations.

#### ✓ Actions ouvertes

2013-OCT-09	P2	Dresser un état des lieux de l'ACAT en matière de sécurité (Aerodiagnostic-SGS) :	M.Postal	15/06/15
-------------	----	---	----------	----------

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).

Un RUN de questions devait être fait début Janvier, le parcours complet en début d'année, l'exploitation des retours en mars et un 1er plan d'action établi en Avril 2015.

#### Décision :

- Relancer les personnes concernées pour constituer les petits groupes (selon centres d'intérêt) et les rencontrer afin d'être en mesure d'établir le 1<sup>er</sup> plan d'action en Juin 2015, dernier délai !
- **Le planning est décalé à octobre.**

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

#### ✓ Publications

Conseil 01/15 : « [Objectif : destination, un syndrome souvent fatal !](#) », publié le 21 mai 2015, rédacteur : T.Bernstein (FI)

Flash Sécurité des vols : « [Check list ou séquence d'actions interrompue ou effectuée dans un ordre inhabituel = DANGER !](#) » publié le 20 mars 2015, rédacteur J.L.Rabilloud

New (publiée le 29 avril) : à propos de l'insensibilité aux alarmes et recommandant la lecture d'une [compilation de J.L.Rabilloud résumant le Bulletin Sécurité DSAC N°21 de Mars 2015](#)

✓ **Flash à venir**

NIL

✓ **Conseils à venir**

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
02/2015	Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat !	C.Bacabara
03/2015	Les pièges de la désorientation spatiale (en survol maritime et/ou par temps brumeux)	LP Bugeat
04/2015	Attitude générique à avoir face à une panne d'équipement : détection, analyse, recherche de la cause et résolution de la panne	L.Spessotto
05/2015	Gradient et cisaillement de vent : de l'intérêt du « KVe »	B.Guaus
06/2015	Comment éviter une sortie de piste ?	M.Postal

Conseil 02/2015 : Corinne Bacabara reprend la rédaction (le rédacteur initial étant démissionnaire de la CISOA)

*Décision* : **attendre septembre ou octobre pour le publier.**

Conseil 03/2015 : la date visée par le rédacteur était le 30 octobre 2014, reportée une 1<sup>ère</sup> fois au 31 mars 2015.

*Décision* : **nouveau report au vendredi 11 septembre 2015** (prochaine réunion).

Conseil 04/2015 : rédaction en cours (reportée une 1<sup>ère</sup> fois au 14 avril 2015)

*Décision* : **nouveau report à fin juillet 2015.**

- mettre en référence la panne électrique totale sur DA20 (05/04/2014) :



INCIDENT  
FHDAC\_1.pdf

- insister sur la nécessité de bien connaître les divers systèmes de l'avion (étude du Manuel de vol).

Conseil 05/2015 : le rédacteur a proposé un 1<sup>er</sup> draft mi-avril, mise au format et amendement en cours

*Décision* : soumettre l'amendement pour validation le 15 juillet puis pour approbation par le Bureau du CA en suivant et **publication fin juillet.**

Conseil 06/2015 : 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 !

*Décision* : **publication en fin d'année.**

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 4/8
	<b>22 ème réunion (05 juin 2015)</b>	

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

#### 3.1 Quasi collision entre deux avions de l'ACAT

Le 12 avril 2015 deux élèves en solo évoluant dans la circulation d'aérodrome à Castres en Auto information se sont trouvés sur des trajectoires convergentes : un DR400, en vent arrière (VAR) est contraint, alors qu'il se trouve en milieu de branche VAR et à l'altitude publiée du circuit, de réaliser une manœuvre d'évitement vers le bas quand il voit surgir un DA20 sur sa gauche et pratiquement à sa hauteur qui rejoignait la verticale en vue d'une intégration dans le circuit !

Les pilotes n'ont pas émis d'Airprox.

Le 14 avril, l'instructeur de l'élève se trouvant à bord du DR400, diffuse un courriel apportant les précisions et observations suivantes :

Après cet évènement j'ai interrogé quelques instructeurs présents, sur ce qu'ils enseignent à leurs élèves en matière de marge d'altitude pour l'arrivée verticale terrain sur aérodrome non contrôlé, par rapport à l'altitude du circuit.

Un m'a dit "500ft comme enseigné à l'ENAC", un autre "400 ou 600 car tout le monde est à 500ft", un autre " au-dessus du tour du piste comme écrit dans la réglementation sans imposer de valeur minimum".

Pour ma part, j'impose "au moins 500ft" (sauf si la météo ne le permet pas, et dans ce cas je fais redoubler de vigilance sur la surveillance du trafic, avec des messages radio très explicites indiquant que la verticale sera plus basse ; d'ailleurs j'enseigne de toujours annoncer l'altitude prévue pour la verticale).

Je suis toujours très strict sur cette marge mini de 500ft, n'hésitant pas à faire recommencer l'arrivée verticale si cette marge a été significativement entamée.

Pourquoi j'exige cet objectif d'au moins 500ft ?

Tout simplement parce qu'en empilant les erreurs altimétriques et les imprécisions de pilotage, la séparation verticale ne peut valablement être assurée qu'avec au moins 500ft d'écart comme objectif de pilotage.

C'est ce qui était enseigné à l'ENAC en stage instructeur à une époque lointaine, et je crois (j'espère) encore aujourd'hui.

Notons d'ailleurs que les contrôleurs imposent aussi des séparations d'altitude d'au moins 500ft dans les basses couches en VFR.

L'imprécision de pilotage: elle est inévitable, car qui peut garantir de n'être jamais légèrement au-dessus ou en-dessous de l'altitude préconisée en circuit de piste ou en arrivée?

Une erreur de 50 à 100ft est fréquente et on voit temporairement parfois plus, même avec des pilotes expérimentés.

L'erreur altimétrique: deux instruments dans deux avions différents n'ont quasi aucune chance d'indiquer la même chose en vol, car la cohérence des valeurs au sol à vitesse nulle ne garantit rien sur les valeurs lues en vol, sans parler des configurations de volets et des vitesses différentes dans le cas présent.

La seule « erreur de statique » à des vitesses différentes (croisière vs circuit) sur un même avion peut déjà introduire une différence de 20 à 40ft.

En y ajoutant surtout les erreurs intrinsèques des instruments, une différence d'indication de 100ft est courante et peut atteindre 150 ou 200ft parfois.

On ne peut donc avoir une garantie de séparation verticale à moins de 500ft d'écart comme objectif de pilotage.

L'arrivée prévue à 2000ft sur le terrain de Castres ou le circuit de piste est à 1800ft ne permet donc absolument pas d'assurer la séparation verticale, cet incident nous le démontre.

Bien sûr, voir et être vu demeure l'essentiel (et c'est ce qui a sauvé ces deux pilotes), mais une bonne séparation verticale quand la vitesse de convergence est potentiellement élevée, reste une précaution nécessaire.

[De même, bien que ce soit décorrélé de cet événement, j'insiste toujours aussi sur la nécessité de descendre depuis cette verticale uniquement à l'extérieur du circuit et d'entrer en VAR depuis l'extérieur du circuit en étant déjà à la bonne altitude et surtout de ne pas descendre dans la VAR comme je l'ai vu faire parfois par des pilotes brevetés !! A chaque fois je leur ai demandé de refaire l'exercice et j'ai passé beaucoup de temps au débriefing pour leur expliquer le risque fondamental de leur erreur.]

Je suis demandeur d'une action (via la CISOA peut-être, mais sans attendre la prochaine réunion) au sein du club, et ultérieurement au-delà si possible, pour standardiser les pratiques d'instruction sur l'intégration en circuit d'aérodrome non contrôlé.

Enfin, je pense utile de demander la trace radar secondaire des deux trajectoires avec les altitudes transpondeur, afin d'avoir un élément supplémentaire d'appréciation.

Jacques ou Thierry si vous en êtes d'accord, pouvez-vous faire cette demande au SIV ou via le contrôle de Lasbordes ?

Les traces Radar, récupérées le 15 avril par le CCA-LFCL (P.Dias) et examinées avec son aide,

permettent de constater les faits suivants :

Le DR400 : trajectoire d'intégration sur AD non contrôlé quasi parfaite : passage verticale à 2300 QNH, puis éloignement parallèle à l'axe d'atterrissage (Piste 14) et virage avec descente continue jusqu'à se trouver à 1700 pieds peu avant d'intégrer le début de la vent arrière puis remonte jusqu'à 1800 pieds, altitude maintenue jusqu'avant le croisement avec le DA20 [pas d'infos au moment du croisement car plots confondus et après il n'y a plus d'enregistrement disponible].

Le DA20 : arrivée à proximité de l'aérodrome aux environs de Labruguière à un cap d'environ 060° et une altitude initiale de 2000 pieds puis descend à 1900 pieds et se trouve à cette altitude au moment du croisement du DR400 qui se trouve alors en milieu de branche vent arrière. Après ce croisement l'altitude du DA20 croît jusqu'à 2100 pieds et il atteint la verticale du terrain à cette altitude !

Les élèves et leur instructeur respectif ont eu plusieurs échanges par courriel et se sont rencontrés afin d'analyser les faits, de diminuer leur angoisse et d'en tirer les leçons à leur niveau.

Cet incident de circulation aérienne amène le chef pilote T.Pereira à diffuser le 17 avril 2015 le « message de haute importance » (new) ci-après : (<http://www.acat-toulouse.org/admin/blog/429/edit/message-de-s%C3%A9curit%C3%A9-haute-importance>).

« Nous vous rappelons que l'intégration sur un aérodrome non contrôlé doit se faire après une première verticale au-dessus de l'altitude du circuit de piste publiée, à moins que vous ayez connaissance de la piste en service auquel cas l'intégration en début de la vent-arrière peut s'envisager.

Afin de garantir l'anti-abordage avec les aéronefs éventuellement présents dans le circuit, nous vous recommandons fortement de :

- 1) Allumer le phare quelques minutes avant la verticale si votre avion en est équipé (cf. C/L approche) ;
- 2) Vérifier la fréquence du terrain concerné et augmenter le volume de la radio pour bien entendre la position des autres trafics ;
- 3) Ne pas hésiter à demander s'il y a quelqu'un sur la fréquence si vous n'entendez personne ;
- 4) Préciser votre secteur d'arrivée ainsi que votre altitude à l'approche du terrain.

L'altitude de la première verticale doit être d'AU MOINS 500ft au-dessus du circuit en cas de "belle" météo. Evidemment, si le plafond n'est par exemple que de 300ft au-dessus de l'altitude du tour de piste, choisir le report à la verticale 200ft au-dessus du tour de piste est raisonnable mais il faut redoubler de vigilance en raison de l'imprécision naturelle des altimètres.

L'enregistrement des traces radar a été communiqué par la DSAC grâce à la diligence et par l'intermédiaire du CCA-LFCL (P.Dias) et diffusé aux personnes concernées.

Le propriétaire-exploitant de l'aérodrome n'a pas autorisé l'agent AFIS contacté quelques jours après à nous communiquer l'enregistrement des messages échangés par radio dans la circulation d'aérodrome avant, pendant et après l'incident.

*Décision :*

2015-JUN-04	P1	Mettre cet événement 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	15/06/15
-------------	----	---	-----------	----------

### 3.2 Constats de divers écarts vis-à-vis des consignes opérationnelles

Le jour même de la réunion (le 05 juin) :

- un rappel de diverses consignes est diffusé par le secrétariat, suite à divers constats concernant la visite prévol, l'atterrissage et le retour de vol (ce rappel a été élaboré avec le directeur et l'animateur de la CISOA (<http://www.acat-toulouse.org/admin/blog/444/edit/rappel-de-consignes>)).
- un FI remonte les faits suivants (dans un courriel transmis au chef-pilote et à l'animateur de la commission) :

- ✓ Cartes avions oubliées dans ou à côté des ordis
- ✓ Avions pas lavés
- ✓ Erreurs de report du plein dans le carnet de route : un pilote, qui a fait 3 branches de nav, a noté le « Plein Complet » à la fin de la 1ere branche (qui avait duré 1H30). En comparant la quantité supposée être dans les réservoirs, la jauge électrique du DA20 et la barre en bois, nous avons pu constater une incohérence. J'ai appelé le pilote précédent pour clarifier, il avait fait le plein avant la 1ere branche de sa nav...
- ✓ Intégration en fin de vent arrière à LFCL après 20H (en auto info)

De plus, des incohérences voire des mentions parfois fantaisistes sont également relevées quant à la nature du vol et les compléments d'huile ne sont parfois pas enregistrés.

*Décision :*

2015-JUN-05	P1	Rédiger un document (type à définir : Flash, conseil, 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	30/06/15
-------------	----	--	----------	----------

### 3.3 Manœuvre d'évitement du TB10 par un avion de Ryanair suite à une alerte TCAS-RA

DSAC/DSNA/DO/SNA Sud Sud-Est/Organisme de Contrôle de Montpellier a adressé à l'ACAT un courrier en date du 16 mai et relatif à un incident survenu à Béziers le 24 avril 2015, demandant les coordonnées du pilote aux commandes de notre TB10 le 24 avril 2015 à 13:10Z.

Le chef-pilote, qui a eu connaissance de ce courrier le jour même de la réunion, a interrogé le pilote pour savoir ce qui s'était passé et ce dernier lui a répondu ne pas avoir eu l'impression d'être si proche du Ryanair pour déclencher un TCAS-RA. Interrogé, l'agent DSAC en charge d'instruire ce dossier a expliqué que l'espacement avait été de 575ft pour 1.1 NM, ce qui peut paraître assez éloigné.

En fait, il apparaît que les contrôleurs sont toujours agacés de voir qu'un pilote annonçant le visuel continue à se diriger vers l'avion en question sans changer de trajectoire. Ensuite, comme il y a eu une manœuvre d'évitement ordonné par le TCAS, les pilotes Ryanair ne cherchent pas et lancent l'Airprox.

La suite de l'instruction du dossier est d'adresser un courrier au pilote pour l'inviter à décrire sa version des faits.

Lorsque les deux versions des faits seront disponibles, le chef-pilote en prendra connaissance, entendra le pilote et le « briefera » afin d'éviter que cela ne se reproduise.

## 4 Points divers

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

Jeudi 16 avril 2015 18:49, l'animateur de la CISOA retransmet à ses membres deux documents (dont une video en fichier .mov) reçus du Correspondant Prévention Sécurité du CRA Aquitaine, relatifs à un Flash SV édité par la Commission de sécurité de l'AC Béarn, traitant d'un « problème de sécurité potentiel eu égard au bouchon de réservoir central des DR 400 ».

L'animateur CISOA suggère le cas échéant de diffuser ces documents aux pilotes ACAT !

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)

### 4.2 Sécurité terrain : rappel sur la circulation aérienne à LFCL

Rappel fait par « New » publiée le 13 mai 2015 à la demande du CCA : <http://www.acat-toulouse.org/admin/blog/435/edit/rappels-concernant-la-circulation-a%C3%A9rienne-%C3%A0-toulouse-lasbordes>

### 4.3 Pratique du co-avionnage

Réception Friday, June 05, 2015 3:23 PM d'un courriel d'un FI alertant sur l'existence d'un site web de mise en relation de pilotes et de passagers pour du « co-avionnage » :

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 7/8
	<b>22 ème réunion (05 juin 2015)</b>	

Suite à la dernière communication sur l' 'Objectif destination' que vous avez fait, je voulais vous faire part de ceci : J'ai découvert récemment le site <http://offwefly.eu/>. Peut-être que vous connaissez déjà...

Le principe de ce site, c'est de mettre en relation des pilotes privés (LAPL et PPL) avec des particuliers lambda souhaitant faire un trajet en avion, sur le même principe que le covoiturage.

L'attrait pour le pilote est bien évidemment de monter son expérience en payant moins cher...

Je trouve ça très dangereux !

Le VFR, qui plus est piloté par un pilote privé, est le dernier moyen à utiliser pour transporter du public d'un point A à un point B.

Le principal problème, à mon avis, de ce site, c'est l'objectif destination qui va s'imposer aux pilotes.

Ce site rend le trajet 'officiel'. Même si il laisse au pilote tous les droits de retraits, et même si il se dégage de toute responsabilité en cas d'annulation des vols, le fait que ce site existe tend à officialiser l'accord entre le pilote et les passagers quant au bon déroulement du vol.

Et cette pression, un PPL en VFR ne sait pas la gérer. Les pilotes ne connaissent pas leurs passagers. Et ces passagers ne connaissent rien à l'aviation... Ces passagers auront les mêmes requêtes que pour le covoiturage : Payer et être transporté. Ils ne pourront pas comprendre l'annulation au dernier moment du vol pour des causes qu'ils ignorent ou qu'ils minimisent : Météo principalement... Le pilote qui, en plus du vol, devra gérer ces passagers inconnus aura, à mon avis, beaucoup de mal à raisonner objectivement. On est en plein dans les facteurs humains...

Il faut ajouter à ça le fait que la plupart des pilotes qui vont s'inscrire sur ce site vont proposer l'allé à un groupe de personne et le retour à un autre groupe. Dans ce cas, il sera encore plus important de réaliser le vol allé sans encombre... On est alors encore plus dans l'objectif destination !!!

Dans les explications données sur le site, tout a l'air bien ficelé et très légal... le pilote ne peut pas se faire rémunérer, il peut juste demander une participation aux frais du vol à ses passagers, etc...

Le site se dégage de toute responsabilité en cas d'annulation des vols, de surcote, de mauvaise compétence des pilotes, etc... Ce n'est pas une compagnie aérienne, simplement un site mettant en relation des gens... donc c'est légal.

Qu'en pensez-vous ?

Au niveau du club, que pensez-vous qu'on puisse faire ? Je ne suis pas sûr qu'on puisse interdire ce genre de pratique...

Ne faudrait-il pas communiquer aux pilotes les risques d'une telle pratique ? Mais, en même temps, c'est en faire la publicité...

La CISOA considère que dans ce genre de pratique :

- en cas d'accident et en tant que propriétaire de l'avion utilisé par l'un de ses membres, la responsabilité civile et pénale de l'aéroclub peuvent être engagée, alors que dans le cas du covoiturage le conducteur du véhicule utilisé en est généralement le propriétaire ;
- le pilote PPL rend « contre argent » un service déguisé d'avion taxi à des passagers qu'il ne connaît pas, ce qui équivaut à du transport aérien, lequel nécessite, entre autres, d'être CPL !

*Décision :*

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	15/07/15
-------------	----	--	---------	----------

La réponse suivante a été faite l'émetteur de l'e.mail le 26 juin 2015 par J.Loury :

Nous avons tardé à te remercier pour ton courriel au sujet du co-avionnage.

Lors de la réunion de la CISOA du 05 juin 2015 les membres présents ont échangé sur ce sujet et ont pris la décision de proposer 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.

Le président a été informé de cette décision : le libellé du nouvel article est en cours de rédaction et sera proposé au bureau du Conseil d'Administration dès que qu'il aura été validé par la CISOA.

#### 4.4 Rappel de consignes

Suite à divers constats un rappel de diverses consignes concernant la visite prévol, l'atterrissage et le retour de vol a été élaboré avec le directeur et l'animateur de la CISOA et diffusé par le secrétariat le 05 juin (<http://www.acat-toulouse.org/admin/blog/444/edit/rappel-de-consignes>).

## 5 SGS

### a) examen du descriptif (draft) de la fonction CSP

Une nouvelle rédaction a été diffusée mais intégrée à un draft du Manuel SGS-ACAT (cf fichier page 2/7). Quelques premiers commentaires à ce draft ont été faits en réunion sachant qu'il reste encore beaucoup d'éléments non finalisés provenant du document proposé par la FFA (*éléments écrits en italique rouge*).

2015-MAR-01	P2	Rédiger le Manuel du SGS ACAT (draft 2)	J.Loury	05/06/15
-------------	----	---	---------	----------

J.loury suggère que l'ACAT commence dès que possible l'exploitation de son SGS, même si la date visée par l'ACAT pour transmettre à l'Autorité les documents demandés pour le passage en ATO n'est pas définie !

La 1ère étape pourrait être la « mise en service » à titre probatoire du formulaire de notification d'événement résultant de l'action 2013-MAR-02.

La 2ème étape serait de soumettre au président pour validation une version 0 du MSGS-ACAT avant l'été 2015 pour qu'il la présente CA en septembre approbation et une mise en vigueur en octobre 2015.

N'ayant pas eu de réaction du bureau lors de la diffusion par e.mail le 19 mars du CR pour approbation, relance faite à l'occasion d'une rencontre du président le 30 mai concernant :

- le calendrier proposé pour mettre en application le SGS en avance de phase par rapport à la transmission à l'autorité du dossier ATO !
- la Politique Sécurité décrite dans le doct MSGS-ACAT (inséré dans le CR)

#### **En attente de réponse du Président.**

(réponse reçue mi-juin : avis très favorable, autorise l'expérimentation du formulaire Relevé d'Événement, soumettra la Politique Sécurité au CA pour approbation)

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