|  |  |
| --- | --- |
| Membres de la commission présents : Louis-Patrice BUGEAT, , Jacques LOURY, Thierry PEREIRA, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD, Damien SONNOIS, Lucien SPESSOTTO  | Autres présents : néant |
| Membres de la commission absents, excusés : Bruno GUAUS |  |

**Préliminaire**

Le détail des informations relatives au §3 Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention ne figurent pas dans ce compte rendu afin de respecter l’exigence de discrétion (confidentialité) et de désidentification systématique des sources.

# Avancement des actions

## Actions closes

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-SEP-10 | P2 | Insérer dans les « Quick check-lists » et les C/L détaillées des avions non ROBIN les vérifications relatives à la balise de détresse | T.Pereira | Clos le 15/12/14 |

Après que l’opposition du mécanicien à cette insertion fut levée (opposition due à un libellé inapproprié mentionnant de faire un test alors que ça ne doit être fait que par la maintenance) les Quick C/L sont mises à jour et ont été publiées le 15 décembre 2014 sur le site web (pages [Documents/Opérations aériennes/Documents de bord](http://www.acat-toulouse.org/documents/op%C3%A9rations/documents)).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-SEP-12 | P2 | Proposer au bureau du CA la mise en place d’un warning supplémentaire sur le module Réservation apparaissant sur le planning au droit de l’avion concerné, à partir du moment où il ne reste plus que 5 heures de potentiel avant maintenance | J.Loury | Clos le 05/12/14 |

Le warning est en place : dans la phrase indiquant le potentiel restant au pilote qui ouvre le vol ce potentiel apparaît en rouge s’il est inférieur à 5 heures !

## Actions ouvertes

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-SEP-08 | P2 | Elaborer une liste des articles de presse avec sur le titre de chacun le lien vers son fichier | J.Loury  | 05/12/14 |

Cette liste vise à faciliter l’identification et le téléchargement des articles enregistrés dans la bibliothèque de media du site web : elle sera éditable sur la page du site web intitulée « Copies d’articles de presse en sécurité des vols » accessible via la page [Accueil/Documents/Commission Sécurité (CISOA)](http://acat-toulouse.org/documents/cisoa/copies-d-articles-de-presse-en-s%C3%A9curit%C3%A9-des-vols).

*Décision :*

* insérer également le lien vers le site web [www.ailes08.fr](http://www.ailes08.fr) où les scans de la plupart des articles Info Pilote sont téléchargeables.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-SEP-09 | P2 | Insérer dans les C/L détaillées des DR400 et le Guide d’actions et vérifications DR42, les vérifications relatives à la balise de détresse | J.Loury | Clos le 05/12/14 |

Les C/L détaillées des DR400 ont été mises à jour et publiées le 17 décembre 2014 sur le site web (pages [Documents/Opérations aériennes/Documents de bord](http://www.acat-toulouse.org/documents/op%C3%A9rations/documents)).

* Reste à mettre à jour le Guide d’actions et vérifications DR42

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2013-MAR-02 | P1 | Elaborer un 1er draft de Formulaire de Relevé d’Evénement, adapté aux activités de l’ACAT et son organisation pour la Gestion de la Sécurité | M.Postal | 28/06/13 |

*Décision :*

* intégration de la logique de traitement dans les tableaux du formulaire (cf. fichier Ed04-1 mis à jour par J.Loury envoyé au rédacteur le 06/12/2014 :
.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2013-OCT-04 | P2 | mentionner dans le fonctionnement de la CISOA l’exigence de **discrétion** **(confidentialité)** dans les échanges entre membres de la CISOA et de **désidentification systématique des sources** | D.Sonnois | MSGS |
| 2013-OCT-07 | P2 | définir la gestion des actions de sécurité, la mesure de leur efficacité, la capitalisation et la diffusion des résultats de la mise en œuvre du SGS* *définir les diverses étapes de « la vie » d’un événement : formalisation (rédaction du constat et enregistrement), diffusion du relevé, analyse de l’événement, suite donnée (action immédiate, action corrective, action préventive), etc.*
* *décrire la façon dont l’ACAT capitalise ce qu’il réalise en matière de sécurité et comment et quand ces résultats sont communiqués aux diverses parties intéressées (gestion du retour d’expérience)*
 | J.Loury (cf.Manuel FFA) | MSGS |

**Cf. §4 Points divers a)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2013-OCT-09 | P2 | dresser un état des lieux de l’ACAT en matière de sécurité (**Aerodiagnostic-SGS**)*identification dans la situation actuelle (état initial) des risques potentiels de dysfonctionnement, d’incident et d’accident), le plus objectivement possible pour pouvoir établir un Plan d’actions* | M.Postal | 07/02/14 |

L’avancement de cette action a été exposé lors de la réunion CISOA du 19/09/2014 et une nouvelle date pour la fourniture du résultat avait été fixée au 18/12/2014.

L’e.mail de M.Postal diffusé le dimanche 30 novembre 2014 17:37 en fait à nouveau le point :

La réunion annoncée du groupe pour confronter nos vues sur la pertinence des questions pour l’ACAT n’a pas eu lieu, en partie parce que le passage en ATO a été retardé. Mais j’ai poursuivi la relecture des 165 questions avec en tête les retours que j’ai eus.

Quand j’ai voulu modifier certaines d’entre elles, je me suis aperçu que le logiciel était verrouillé par un mot de passe – le comble pour un logiciel mis à la disposition des clubs et dont la méthode d’application préconise une « adaptation » !

Après contact avec la FFA, la seule façon de « modifier », c’est d’ajouter des commentaires…

Donc, je propose ci-joint une recopie des questions avec en face ce qu’il faut avoir en tête quand on pose chacune d’elle.



J’ai parfois aussi explicité quelques abréviations.

Le terme « explicite » signifie que la question s’applique à l’ACAT et qu’elle est claire.

Sur les 165 questions, j’ai estimé que 134 étaient explicites. J’ai essayé de préciser les autres.

Dans le document joint, j’ai également ébauché une liste d’ »experts » (comme le préconise la méthode SGS) : ce sont les gens qui seront sollicités pour le diagnostic.

Il faut certainement la corriger/compléter pour une version finale. Comme il sera difficile d’avoir tout le monde en même temps, j’ai « distribué » les fonctions sur les différentes rubriques, pour éventuellement faire des sous-groupes, plus simple à réunir.

Note : Equipe opérationnelle – Responsable mécanique englobe bien sûr nos aimables mécaniciens.

Suite à donner :

* Finaliser la liste - je compte sur vous pour m’y aider : on doit pouvoir y arriver avant fin 2014, par échange de mail,
* Interview des personnes : 1er trimestre 2015 (il faut tenir compte de la disponibilité de chacun !),
* Résultat pour mars/avril 2015.

Je veux bien jouer le rôle de facilitateur du ou des groupes.

*Décision :*

* RUN de questions début Janvier, parcours complet en début d’année, exploitation des retours en mars, plan d’action en Avril 2015

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-AVR-05 | P2 | Mentionner dans le cours théorique GNSS la « bonne manière » d’utiliser la fonction « Approche GNSS » | T.Pereira | 20/06/14 |

Une première ébauche d’un « Conseil Sécurité - L’approche GNSS »

a été transmise dans un e.mail du 30 Novembre 2014 3:35 PM dans lequel l’auteur indiquait qu’il comptait mettre en évidence les dangers du GPS (cf. doc SEFA pour un pilote VFR) mais aussi insister sur le fait qu’en 2014, le pilote IFR doit utiliser le GPS bien que n’étant pas habilité à effectuer ce genre d’approche.

Après avoir entendu la remarque que l’action n’était pas de rédiger un conseil sécurité, Thierry P. a mentionné :

* que ce serait une erreur de se contenter d’un ajout au support de cours du module GNSS qui ne s’adresse qu’au très petit panel de pilotes qualifiés IR ;
* qu’il conviendrait de faire la promotion de la formation à l’IR privé et à l’habilitation GNSS par l’ACAT, le pilote VFR étant parfois curieux et friand d’en apprendre davantage.

*Décision :*

* Action maintenue avec l’éventuelle révision du conseil Sécurité de septembre 2012 intitulé « [Navigation VFR avec le GPS : partir sur des bonnes bases !](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/navigation-vfr-avec-le-gps-partir-sur-des-bonnes-bases.original.pdf)»

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-SEP-11 | P2 | Proposer au bureau du CA la confection et la mise à disposition d’une pancarte à accrocher à l’hélice de l’avion et mentionnant son indisponibilité (équivalent à la mention « R » portée autrefois sur les CDN !) | J.Loury | 05/12/14 |

à relancer.

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

## Publications

Conseil : NIL

Flash Sécurité des vols : « Potentiel épuisé, anomalie susceptible d’affecter la navigabilité sans APRS ► invalidation du CDN ! »

Date publication : 17 octobre 2014, mis à jour le 19/10/14 Rédacteur : Jacques Loury

## Conseils à venir

| **N° d’ordre** | **Sujet traité** | **Rédacteur** |
| --- | --- | --- |
| 03/2014 | Dans quelles situations dois-je volontairement interrompre un vol ? | T.Pereira |
| 04/2014 | Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat ! | D.Sonnois |
| 06/2014 | Les pièges de la désorientation spatiale (en survol maritime et/ou par temps brumeux) | LP Bugeat |
| 07/2014 | Attitude générique à avoir face à une panne d’équipement : détection, analyse, recherche de la cause et résolution de la panne | L.Spessotto |
| 1er trim 2015 | Gradient et cisaillement de vent : de l’intérêt du « KVe » | B.Guaus |
| 1er trim 2015 | Comment éviter une sortie de piste ? | M.Postal |

Conseil 03/14 : date visée par le rédacteur : avant le 31 décembre 2014 (publié le 12/12/14) : <http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/dans-quelles-situations-interrompre-volontairement-un-vol.original.pdf>

Conseil 04/14 : une ébauche a été communiquée par le rédacteur qui est encouragé à poursuivre le travail en essayant de simplifier :
 

Conseil 06/14 : la date visée par le rédacteur était le 30 octobre 2014 ; le document serait déjà rédigé à 90%.

Conseil 07/2014 : rédaction en cours !
Le rédacteur mettra en référence la communication rédigée par le CDB du DA20 ayant eu une panne électrique totale (événement du 05/04/2014 - Action 2014-AVR-06 close le 06/05/2014) déjà diffusée aux membres de la CISOA :
.

Il conviendra également d’insister sur la nécessité de bien connaître les divers systèmes de l’avion (étude du Manuel de vol).

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

# Sorties de piste de Robin DR400 récurrentes

Lors de la réunion du 19/09/2014 il a été proposé qu’une action de fond soit menée auprès des instructeurs et/ou qu’un rappel soit fait auprès des pilotes de DR400.

Les décisions prises ont été :

1. Action de fond à mettre à l’ordre du jour de la prochaine réunion d’instructeurs (porteur : T.Pereira)

Thierry a réagi en mentionnant dans un e.mail du 01/12/2014 que ce point avait été évoqué lors de la réunion FI du 23 juin 2014 (cf. extrait ci-dessous) :

 

1. Rédaction d’un conseil sécurité sur ce sujet avant la fin du 1er trimestre 2015 (porteur : M.Postal).

*Décision :*

Annulation de l’action 1, dans la perspective que la rédaction du conseil mentionnée dans le tableau du §2 sous l’intitulé « Comment éviter une sortie de piste ? » interpelle aussi bien les pilotes que les FI.

# Roulage avec barre de tractage

Le pilote concerné avait été invité à rédiger un REX à insérer à la page « [C’est arrivé à l’ACAT](http://acat-toulouse.org/documents/c-est-arriv%C3%A9-%C3%A0-l-acat) ». Il a été proposé en complément qu’une action de fond soit mise à l’ordre du jour de la prochaine réunion d’instructeurs (porteur : T.Pereira).

*Décisions* :

* relancer la rédaction du REX
* veiller à ce que ce point figure à l’ordre du jour de la prochaine réunion d’instructeurs.

# Feu moteur au démarrage du C150 Boutique Aéro

Action en cours côté AUATBL pour mettre en place un cycle de formation « SSLIA »

* L’action AUATBL a été présentée au Président de l’ACAT qui a donné son accord pour participer au financement de ces formations.

# Crash récent d’un Gardan

Cet accident a généré divers échanges de courriels desquels il ressort que le pilote a poursuivi son vol malgré des conditions météorologiques très défavorables sur sa route alors qu’il aurait pu en trouver de meilleures en passant plus au Sud.

*Décision :*

* Attendre la publication du rapport du BEA pour en tirer les enseignements à publier à l’ACAT, le cas échéant.

# Points divers

# SGS-examen du descriptif (draft) de la fonction CSP

En lien avec les actions 2013-OCT-04 et 2013-OCT-07 et suite à la lettre de mission du Chargé des opérations aériennes et de la sécurité établie par le Président le 26/09/2014, le détail de cette mission pour l’aspect de la Sécurité ainsi que les limites de son domaine d’intervention sont en cours de définition.

Une part de cette mission correspond dans le SGS à la fonction CSP-Correspondant Sécurité Prévention : un draft du descriptif de cette fonction a été diffusé avant la réunion :
.

Le seul avis exprimé a été que le document était difficile à lire !

*Décision :*

* proposer une nouvelle rédaction avant la prochaine réunion (porteur : J.Loury).

# Consignes de sécurité pour les passagers

Sur la base de la réflexion menée par le groupe de travail « Les passagers : menace ou atout ? » [cf. e) ci-après] il a été proposé d’élaborer et mettre en place dans nos avions (à l’instar de ce qu’il y a dans les avions de ligne) une fiche de consignes répondant à l’exigence 4.1.5.2 de l’Arrêté du 24 juillet 1991 :

« 4.1.5.2. Le commandant de bord doit s’assurer que les passagers ont reçu en temps
opportun les informations voulues sur :

1. les modalités de l’interdiction de fumer,
2. l’utilisation des ceintures et harnais de sécurité,
3. l’emplacement et les procédures d’utilisation des masques à oxygène et des gilets de sauvetage,
4. l’emplacement des accès passagers et des issues de secours et le moyen d’ouvrir ces dernières,
5. toute autre instruction particulière de sécurité liée à la particularité de l’aéronef ou de son utilisation. »

Cette proposition n’a pas déclenché d’enthousiasme !

*Décision*

* aucune

# Système de surveillance et d’alarme dans les locaux

La proposition de faire une recommandation au CA pour la mise en place d’un tel système dans un objectif de Sûreté n’a pas été examinée.

*Décision :*

* analyse de la proposition reportée à la prochaine réunion

# Masse et Centrage, givrage carburateur

Des rappels ont été faits en salle Opérations par T.Pereira qui a conçu une affiche et l’a placée au-dessus de la balance désormais mise à disposition en salle opérations au pied du kiosque dédié à la sécurité.

# Séminaire du 31 janvier2015

# Avancement des deux sujets à l’étude

# Les passagers : menace ou atout ?

Le groupe de travail :

* n’est pas favorable au remplacement du mot *menace* par le mot *handicap*!
* a élaboré un memento pilote pour « prendre soin de ses passagers » et un memento similaire à l’adresse des passagers. Il sera diffusé lors du séminaire.

# Usage en vol d’une tablette tactile

# Le groupe de travail s’est finalement constitué autour de Laurent Fonsagrive, FI à l’AC C.Ader de Muret. Il a sollicité les personnes qui étaient prêtes à contribuer à la réflexion (Cf. CR Réunion du 19/09/2014) pour une 1ère réunion où elles apporteraient leurs remarques, idées voire critiques à l’ébauche de son support de présentation.

# Identification/choix d’autres sujets

Un appel à idées a été lancé par e.mail le 30/10/2014 auprès de tous les aéroclubs de la plateforme (chef-pilote et Référent Sécurité des Vols) et ceux basés sur les aérodromes voisins de LFCL avec une date limite de réponse fixée au 21 novembre.

Seuls quelques aéroclubs ont répondu mais aucun n’a proposé de sujet ou d’intervenant.

# Organisation et programme

Toutes les informations relatives à l’organisation et au programme du séminaire sont consultables sur le site web ACAT à la page : [Accueil / Informations / Usagers LFCL-AUATBL / Séminaire recyclage Pilote privé Avion et ULM (ENAC - 31 janv 2015)](http://www.acat-toulouse.org/informations-acat/auatbl/s%C3%A9minaire-recyclage-pilote-priv%C3%A9-avion-et-ulm-enac-31-janv-2015)

Les sujets retenus au programme sont :

1. **Du bon usage des « tablettes tactiles »** : atouts, limitations et risques opérationnels et techniques (intervenant principal : Laurent Fonsagrive, FI, AC Clément Ader)
2. **CBT (Competencies Based Training)** : un guide pour « revisiter » le savoir, le savoir-faire et le savoir-être du pilote privé (intervenant principal : Thierry Beltan, instructeur à l'ENAC-Centre de Muret)
3. **Le(s) passager(s) : menace ou atout ?**(intervenant principal : Dominique Arickx, ATPL à la retraite, formateur en FH, AC Air France)
4. **Réglementation européenne** : structure générale avec focus sur les principaux changements introduits dans la réglementation française par la "Standardized European Rules of the Air -SERA" et sur le cas particulier des ULM (intervenant : Laurent Fournier, AC ENAC, inspecteur des études ICNA à l'ENAC)
5. **DGAC/DSAC : organisation générale, missions de la DSAC**, interlocuteurs à la DSAC-Sud, rôle en matière de Développement durable (intervenant : DSAC-Sud/Dépt Surveillance et Régulation/Division Régulation et Développement Durable)
6. **Aérodrome de Toulouse-Lasbordes** : rappels et informations concernant son exploitation (intervenant : Jacques Loury, AUATBL-Référent Sécurité Terrain, instructeur de vol, AC du CE Airbus France Toulouse).

**Prochaine réunion le vendredi 06 mars 2015
18h00 à 20h00**