
	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Compte rendu de la 24 ème réunion (11 décembre 2015)</b>	Page 1/10

<u>Membres de la commission présents</u> : Louis-Patrice BUGEAT, Bruno GUAUS, 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	

## Table des matières

1	Avancement des actions.....	2
✓	Actions closes .....	2
	Politique de sécurité et engagement du Président, dirigeant responsable .....	3
✓	Actions ouvertes.....	4
2	Avancement/planification des flashes sécurité des vols et des conseils sécurité.....	5
✓	Publications.....	5
✓	Flash à venir .....	5
✓	Conseils à venir .....	5
3	Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention.....	5
3.1	Egarement par faible visibilité au soleil couchant .....	5
3.2	Départ en vol local et retour par conditions météo très marginales.....	5
3.3	Fumées en cabine sur le F-GSRR.....	6
3.4	Entr’ouverture de la porte du Gardan .....	6
4	Points divers.....	6
4.1	Amendements des C/L .....	6
4.2	Formation SSLIA à Auch organisée sous l’égide de l’AUATBL .....	7
4.3	Tourbillons de sillage .....	8
4.4	Question sur le VFR on top posée par un pilote de l’ACAT .....	8
4.5	Notification d’événement de sécurité/formulaire Recueil d’événement ACAT /REX FFA .	8
4.6	Nettoyage des verrières .....	9
4.7	Prix de la sécurité FFA .....	10
4.8	Séminaire de recyclage du pilote privé Avion-ULM 2016 .....	10
5	Système de Gestion de la Sécurité - SGS.....	10

## 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-JUN-05	P1	Rédiger une 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	29/10/15
-------------	----	---	----------	----------

New postée le 29 octobre 2015 avec le lien vers le doct [Consignes pour renseigner le carnet de route](#)

2015-SEP-07	P1	Rappeler via le journal (new + e.mail) la consigne d'avitaillement relative au remplissage des réservoirs à la mi-journée et en fin de journée (non identique selon les avions)	T.Pereira	11/10/15
-------------	----	---	-----------	----------

Rappel fait avec l'action 2015-SEP-13 objet de la New postée le 1<sup>er</sup> octobre sous l'intitulé **Politique d'avitaillement**.

2015-SEP-09	P1	Rappeler via le journal (new + e.mail) l'obligation de fermer et verrouiller les portes ou la verrière tel que décrit dans le Manuel de vol et d'en vérifier la fermeture et le verrouillage aux moments spécifiés dans la check-list (C/L) ainsi que l'obligation de faire un briefing aux passagers dans lequel sont identifiées et décrites les commandes ou manettes qu'ils ne doivent jamais toucher pendant le vol.	J.Loury	25/11/15
-------------	----	---	---------	----------

New postée le 25 novembre 2015 + [FLASH SECURITE DES VOLS : une verrière ou une porte s'ouvre en vol : ça peut arriver !](#) + [Conseil sécurité 05/2015 : Réduire la probabilité pour qu'une porte de TB10 ou TB20 s'ouvre en vol](#)

2015-SEP-10	P1	Demander au pilote impliqué dans un rapprochement IFR/VFR à Béziers de rédiger un REX à insérer à la page du site web « C'est arrivé à l'ACAT »	T.Pereira	11/10/15
-------------	----	---	-----------	----------

[Rex posté le 11 octobre 2015](#)

2015-SEP-11	P1	Rédiger un article pour le Règlement intérieur visant à interdire la pratique du co-avionnage (via un site web ou démarchage) à tout pilote membre de l'ACAT lorsqu'il utilise les avions dont l'aéroclub est propriétaire	J.Loury	13/11/15
-------------	----	--	---------	----------

E.mail avec la proposition d'article ci-dessous envoyé au Président et au Secrétaire de l'ACAT le vendredi 13 novembre 2015 17:20.

Article examiné lors de la réunion du CA le 09/12/2015 et approuvé à l'unanimité des présents dans les termes ci-après :

*Il est strictement interdit à tout membre adhérent d'utiliser un avion de l'ACAT pour effectuer du co-avionnage organisé via les sites web dédiés à la mise en relation de personnes intéressées par ce mode de transport ou sous toute autre forme de sollicitation.*

Les membres présents de la commission considèrent que le co-avionnage devrait être défini précisément dans l'article qui sera inséré dans le RI.

*Décision : action nouvelle*

2015-DEC-18	P1	Demander au bureau du CA de définir précisément le co-avionnage dans l'article prévu d'être inséré dans le Règlement intérieur	J.Loury	30/12/16
-------------	----	--	---------	----------

2015-SEP-12	P1	Mettre à jour le conseil sécurité 04/2015 en y intégrant les points suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>– le vent donné par la Tour est un vent moyenné sur 2 minutes, en direction et en intensité ;</li> <li>– avoir la manche à air dans son circuit visuel en courte finale ;</li> <li>– la contribution de l'inertie d'une masse en mouvement par rapport à la terre (vitesse sol).</li> </ul>	J.Loury	16/09/15
-------------	----	---	---------	----------

Mise à jour effectuée le 16 septembre 2015

2015-SEP-13	P1	Diffuser le Flash SV édité par la Commission de sécurité de l'AC Béarn via le journal (new + e.mail ayant pour titre « Fermer correctement les bouchons des réservoirs des Robin DR400 »)	J.Loury	01/10/15
-------------	----	---	---------	----------

Diffusion via la New postée par Thierry Pereira le 1<sup>er</sup> octobre sous l'intitulé **Politique d'avitaillement** : fichier de la Consigne opérationnelle (dont une édition papier est dans le classeur blanc de la salle OPS) à enregistrer dans la bibliothèque media du site web !

2015-SEP-14	P2	Ecrire une consigne opérationnelle relative à l'utilisation et la gestion du tableau de disponibilité de la flotte, des étiquettes rouges et des pancartes « Avion Hors Service »	T.Pereira	10/10/15
-------------	----	---	-----------	----------

New postée le 16 octobre sous le titre Utilisation du Tableau vert « Mécanique » avec lien vers le document « [Consigne d'utilisation du tableau de disponibilité de la flotte](#) »

2015-SEP-16	P1	Lancer un appel à idées pour le séminaire de recyclage du pilote privé Avion-ULM 2016, en interne vers les FI et les membres de l'ACAT ainsi qu'en externe vers les autres aéroclubs de la plateforme LFCL et des aérodromes voisins (avec G.Hindson, AC-ENAC).	J.Loury	11/12/15
-------------	----	---	---------	----------

L'appel à idées n'a pas été nécessaire : 6 sujets seront traités (cf. § ad hoc en fin de CR)

2015-SEP-16 bis	P2	Présenter la Politique Sécurité et le formulaire de Relevé d'événement devant le Conseil d'Administration.	J.Loury	11/12/15
-----------------	----	--	---------	----------

Politique présentée au CA le 09/12/2015 et approuvée à l'unanimité des présents dans les termes ci-après. La présentation du formulaire est reportée (cf. § Points divers).

**Politique de sécurité et engagement du Président, dirigeant responsable**

*La prospérité et la pérennité de l'Aéroclub du CE Airbus Opérations Toulouse sont intimement liées à la sécurité des activités dans lesquelles s'impliquent ses adhérents : le résultat attendu de la mise en œuvre de la politique de sécurité est la réduction de la probabilité d'occurrence d'incidents et d'accidents aussi bien corporels que matériels.*

*Cette réduction passe par le développement et la promotion auprès des adhérents d'une **culture de sécurité** basée sur **la prévention et la maîtrise des risques**.*

*Une culture de sécurité se caractérise par une prise de conscience accrue des dangers et des risques spécifiques à l'aviation ainsi que des limites à la fois organisationnelles, techniques et humaines inhérentes au cadre réglementaire, au domaine de vol de l'aéronef, à l'environnement, aux ressources disponibles et aux compétences des opérateurs.*

**La prévention et la maîtrise des risques** consistent à identifier et prendre en compte d'une part les menaces ou nos points faibles et d'autre part les événements avérés ou qui pourraient se produire puis, après une évaluation des risques, à définir et mener les actions visant à lutter contre ces menaces et à corriger nos points faibles ainsi qu'à éliminer les causes racines des événements ou à faire en sorte d'en diminuer les effets s'ils devaient malgré tout se produire.

*La mise en œuvre de la politique de sécurité repose sur les principes suivants :*

- *conformité aux exigences légales et réglementaires relatives aux quatre domaines d'activités opérationnelles de l'association ;*
- *soutien du fonctionnement du SGS de l'ACAT par la nomination d'un membre de l'association exerçant le rôle de Correspondant Prévention-Sécurité (CPS) défini dans le Système de Gestion de la Sécurité de la FFA et par la mise à disposition des ressources nécessaires à la réalisation des actions de prévention et d'amélioration de la sécurité ;*
- *positionnement des résultats en matière de sécurité au même niveau d'intérêt que les autres résultats de l'association, au travers d'indicateurs de performance définis au regard d'objectifs de sécurité quantifiés ;*
- *communication interne et externe efficace et capitalisation de l'expérience, faisant en sorte que chacun reçoive une information appropriée quant au fonctionnement du SGS de l'ACAT et de celui de la FFA et à leurs résultats ainsi qu'à la manière dont chacun à son niveau et via le système contribue à l'amélioration de la sécurité aérienne ;*
- *garantie qu'aucune sanction disciplinaire ne sera prise à l'encontre d'une personne fournissant des renseignements en lien avec la sécurité, une telle protection ne s'appliquant pas en cas de manquement délibéré ou répété aux exigences ;*
- *confidentialité (discrétion) des échanges de renseignements et désidentification systématique des sources des éléments qui figurent dans les enregistrements conservés.*

*Je soussigné, Bernard Migliore, président de l'ACAT, avec le soutien de la FFA et du CRA Midi-Pyrénées et le concours de tous les membres de l'aéroclub, m'engage à ce que la mise en œuvre de la politique de sécurité décrite ci-dessus contribue à consolider nos acquis et à améliorer nos pratiques en matière de prévention et de maîtrise des risques.*

*Fait à Toulouse, le*

✓ **Actions ouvertes**

2013-OCT-09	P2	Dresser un état des lieux de l'ACAT en matière de sécurité (Aerodiagnostic-SGS)	M.Postal	29/02/16
2015-SEP-08	P2	Compléter la liste des consignes affichée sur la borne de la station d'avitaillement ACAT et confectionner un pictogramme ad hoc à coller sur la pompe.	B.Cadot	31/01/16

2015-SEP-15	P2	Inscrire les constats et propositions relatifs à la station d'avitaillement et au parking Hangar 1 dans l'ébauche du 1er Plan de Prévention et d'Amélioration de la Sécurité (PPAS)	J.Loury	29/02/16
-------------	----	---	---------	----------

2015-SEP-17	P2	Informers les pilotes via le journal (new + e.mail) de l'existence d'un formulaire de Recueil d'Evénement les inviter à l'utiliser.	J.Loury	29/02/16
-------------	----	---	---------	----------

Action reportée (cf. § Points divers).

## 2 Avancement/planification des flashes sécurité des vols et des conseils sécurité

### ✓ Publications

Conseil sécurité 05/2015 : « [Réduire la probabilité pour qu'une porte de TB10 ou TB20 s'ouvre en vol](#) » (J.Loury) publié le 23 novembre 2015

Conseil sécurité 06/2015 : « [Traiter une anomalie ou la panne d'un équipement en vol !](#) » (JL. Rabilloud, L.Spessotto) publié le 08 décembre 2015

Flash Sécurité des vols « [Une verrière ou une porte s'ouvre en vol : ça peut arriver !](#) » (J.Loury) publié le 25 novembre 2015

### ✓ Flash à venir

« Comment prévenir le « shimmy » sur le DA20 et que faire lorsqu'il se produit ? »

Faire référence au [Conseil sécurité 07/2011](#) déjà publié sur ce sujet et mentionner que sur le DA20 la tension de l'amortisseur à friction monté sur l'axe de rotation (en direction) du train-avant est réglable.

Rédacteur : T. Bernstein (*relancé par e.mail le 13/11/2015*)

### ✓ Conseils à venir

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
01/2016	Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat !	C.Bacabara
02/2016	Les pièges de la désorientation spatiale (en survol maritime et/ou par temps brumeux)	LP Bugeat
03/2016	Comment éviter une sortie de piste ?	M.Postal
04/2016	Voler au « second régime », c'est possible mais pas n'importe quand !	B.Guaus/ JL.Rabilloud
05/2016	La pratique du VFR on top	JL.Rabilloud

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

### 3.1 Egarement par faible visibilité au soleil couchant

[REX posté le 29 octobre 2015 à la page « C'est arrivé à l'ACAT »](#) et rédigé à partir du témoignage écrit du pilote concerné

### 3.2 Départ en vol local et retour par conditions météo très marginales

Le CCA LFCL signale que le 11 novembre, 2 avions du club et 3 autres avions de la plateforme sont concernés ....

Des REX ont été transmis par les CDB concernés dont un de l'ACAT, le second n'ayant pas donné signe de vie depuis cet incident !

Le pilote ACAT ayant écrit son [REX](#) est entré en relation avec le Chargé des opérations et de la

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse		Page 6/10
	24 <sup>ème</sup> réunion (11 décembre 2015)		

Sécurité. Suite à ce qui a été échangé pendant l'entretien téléphonique, ce pilote a admis que les conditions étaient vraiment très marginales, que descendre dans un trou à proximité de l'étape de base pour se retrouver à 500ft/sol était très hasardeux alors que d'autres avions étaient dans les parages et enfin que cela lui sert de leçon !

Le CCA-LFCL a contacté les Pilotes inspecteurs pour qu'ils l'aident à analyser ces rapports et il prévoit de rédiger et diffuser un Flash Sécurité Terrain aux pilotes de la plateforme.

### 3.3 Fumées en cabine sur le F-GSRR

L'alternateur est en cause : grippage de l'axe de rotation provoquant un fort échauffement de la courroie d'entraînement.

Un ASR (Air Safety Report) a été envoyé à la DSAC comme l'exige le Règlement (UE) 386/2014.

Le pilote a rédigé un [REX disponible à la page « C'est arrivé à l'ACAT »](#).

### 3.4 Entr'ouverture de la porte du Gardan

Le pilote a rédigé un REX (inséré dans le Flash Sécurité des Vols « [Une verrière ou une porte s'ouvre en vol : ça peut arriver !](#) »)

Une pièce défectueuse, à l'origine de cette difficulté à verrouiller la porte, a été remplacée.

Problème soulevé : l'étiquette permettant de repérer la position « ouvert/fermé » du loquet supérieur de verrouillage de la porte n'est pas très lisible ou a disparu. On identifie bien sûr rapidement la position en poussant sur le haut si s'est bien verrouillé mais des étiquettes neuves et plus grosses conviendraient mieux.

#### Décision

2015-DEC-19	P1	Veiller à ce que l'atelier remplace les étiquettes de repérage de la position « ouvert/fermé » du loquet supérieur de verrouillage des portes du Gardan	B.Guaus	10/01/16
-------------	----	---	---------	----------

## 4 Points divers

### 4.1 Amendements des C/L

- ✓ Pour les avions dont la C/L mentionne la façon de déterminer le KVe : suite à la parution du conseil Sécurité introduire la nouvelle manière TB10 et TB20 : suite à incident « ouverture d'une porte en vol » (cf. Flash et Conseil Sécurité)
- ✓ Pour tous les avions, par suite de :
  - la parution du Conseil sécurité 06/2015 : « [Traiter une anomalie ou la panne d'un équipement en vol !](#) »  
*Décision* : insérer une présentation synthétique de la démarche **ABDI-CRAPS** (déjà fait sur les TB)
  - l'incident survenu au DR400 « Fumées en cabine » et de la suggestion du pilote à qui s'est arrivé de traiter le **cas d'apparition de fumées sans feu** à l'item **Incendie en cabine**  
*Décision* : changer le titre **INCENDIE EN CABINE** par **INCENDIE OU FUMÉES EN CABINE**
  - la recommandation faite par le pilote inspecteur Yves Arthus de **couper la pompe électrique seulement à partir de 1000 ft/sol** (cf. liste des points relevés par Y. Arthus lors du stage RSFI, transcrite par J.Gauvain et évoquée lors de la dernière réunion FI)  
*Décision* : cette recommandation devient une consigne à intégrer dans les check-lists qui ne la mentionnent pas

- la conclusion de l'enquête de l'accident d'Albecete [cf. article transmis par Stéphane Mayjonade (CRPS CRA 2 Aquitaine)]  
*Décision* : nouvelles mentions (en rouge) à insérer sur la C/L détaillée des DR400

**PRISE EN CHARGE AVION - VISITE PREVOL  
POSTE PILOTAGE, HABITACLE ET SYSTEMES**

...  
Commandes & gouvernes libres et dans le bon sens  
...  
Trim profondeur..... mobilité pleine plage/efficacité vérifiées puis neutre  
...

**EMBARQUEMENT & PREPARATION POSTE**

...  
Doc & matériel nécessaires au vol... à portée de main, **poste en ordre**  
...

**AVANT ALIGNEMENT**

...  
Manche, palonnier (**supprimer palonnier sur DR**)... débattement libre sans point dur  
...  
Trim réglé  
...

- ✓ pour le TB10 et TB20, par suite de l'incident « ouverture d'une porte en vol » (cf. Flash et Conseil Sécurité)  
*Décision* : nouvelle mention à insérer « Vérifier crochets en pressant sur le bas de chaque porte à l'avant et à l'arrière »
- ✓ Pour le Gardan, suite à l'entr'ouverture d'une porte en vol  
*Décision* : nouvelle mention à insérer « Vérifier crochet supérieur et verrou d'en bas en pressant sur chaque porte »
- ✓ pour le DA20, suite à l'absence d'un alinéa « Test alarmes »  
*Décision* : insérer une ligne « Test alarmes .... effectué »

*Décision* : action nouvelle

2015-DEC-20	P2	Mettre à jour les check-lists détaillées des Robin DR400 et le Guide d'actions et vérifications DR42	J.Loury	18/03/16
-------------	----	--	---------	----------

2015-DEC-21	P2	Mettre à jour les quick check-lists des avions de la flotte (DR, DA, TB, CAP, GY80, LMC1), les check-lists détaillées des TB, du Gardan, du Cap 10, du Sprintair	T.Pereira	18/03/16
-------------	----	--	-----------	----------

#### 4.2 Formation SSLIA à Auch organisée sous l'égide de l'AUATBL

Session du 12 décembre 2015 : le Bureau de l'ACAT a donné son accord pour que les quatre personnes ci-après y participent : Y.Caldérara, P.Gervais, J.Loury, JR Mayre, M.Postal [la Secrétaire Lydia et les FI suivants ont été sollicités (T.Bernstein, J.Gauvain, B.Jouanjus, R.Montagnon, E.Vrécourt, mais n'étaient pas disponibles à cette date].

Une autre session est planifiée le 16 janvier 2016 : le bureau ACAT a donné son feu vert pour y inscrire Lydia Calzada (secrétaire salariée) et les FI T.Bernstein, J.Gauvain et E.Vrécourt.

R.Montagnon, sollicité à nouveau, n'est pas libre à cette date.

### 4.3 Tourbillons de sillage

Proposition de diffuser la video <http://youtu.be/rFVdlvaA-rc> (retransmise par un pilote de l'ACAT) sur l'analyse des effets catastrophiques réels des tourbillons de sillage sur un avion léger, avec une source de tourbillons qui est loin d'être un avion lourd ?

*Décisions :*

2015-DEC-22	P2	Diffuser, via une new avec e.mail, le lien vers la vidéo sur l'analyse des effets catastrophiques des tourbillons de sillage sur un avion léger et insérer ce lien dans le <a href="#">conseil sécurité 05/2012</a> « Les tourbillons de sillage ...un piège invisible ! ».	J.Loury	18/03/16
-------------	----	---	---------	----------

### 4.4 Question sur le VFR on top posée par un pilote de l'ACAT

« Ayant vainement scruté le RCA et autres textes, et aussi Google, je me tourne vers l'instructeur ACAT du cours 'risques météo/vol en conditions dégradées' pour avoir une réponse:

En France, quel est le cadre réglementaire du VFR on top? Faut-il être toujours en vue du sol? Ou bien en vue d'une percée? Cela semble contradictoire, pourtant c'est plus ou moins ce que certains disent. Il y aurait eu un changement assez récent des règles? Que disent les textes?... »

*Décision :* rédaction d'un conseil Sécurité sur le pratique du VFR on Top, reprenant l'essentiel des réponses qui lui ont été fournies. (cf. §2 Avancement/planification des Flashes Sécurité des vols et Conseils sécurité)

### 4.5 Notification d'événement de sécurité/formulaire Recueil d'événement ACAT /REX FFA

- Le Règlement (UE) 386/2014 en application depuis le 15 novembre 2015 exige de notifier et traiter les événements de sécurité  
<http://www.developpement-durable.gouv.fr/Notifier-un-incident.44973.html>
- « Le REX devient un outil pour chaque aéroclub » (cf. Article d'Info Pilote de Décembre page 68 ainsi que la présentation faite à Tarbes le samedi 7 novembre, à laquelle a assisté Bernard Adès, pilote à l'ACAT et FI/FE missionné par le club : [http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/formation-nouveau-rex-ffa.original.ppsx](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/formation-nouveau-rex-ffa.original.ppsx))

La FFA recommande pour le SGS des aéroclubs d'utiliser l'outil « nouveau REX FFA », et mais cette utilisation vis à vis du Règlement (UE) 386/2014 est à clarifier. Notre Formulaire de Recueil d'événement ACAT risque de faire double emploi !

Les questions ci-après sont importantes quant à la décision (pour le SGS-ACAT) de mettre en place ou non un/des formulaire(s) de recueil :

- ✓ Peut-on le considérer comme l'unique outil à utiliser par les pilotes pour déclarer les événements de sécurité (au sens de la réglementation), pour recueillir les témoignages des REX (selon la définition FFA du REX), signaler au Correspondant Prévention Sécurité du club les anomalies sur les moyens autres que les avions et les dysfonctionnements organisationnels, suggérer des améliorations ?
- ✓ Transforme-t-on le formulaire de recueil d'événement ACAT en un guide pour la notification des événements au sens large (événements de sécurité, témoignages REX, anomalies, dysfonctionnements, suggestions) ?

La préparation de l'intervention sur ce sujet au séminaire (cf. § 4.8 ci-dessous) permettra d'en clarifier divers aspects.

*Décisions*

- LP.Bugeat et J.Loury assisteront à une présentation du nouveau REX FFA faite par le CRPS CRA16 (Didier Gazeau) à Muret le 6 janvier 2016.



2015-DEC-23	P1	Préparer et diffuser une communication sur la notification, l'analyse et le suivi des événements de sécurité en se référant aux fonctionnalités du « nouveau REX FFA »	LP.Bugeat	10/01/16
-------------	----	--	-----------	----------

2015-DEC-24	P2	Comparer les items du nouveau REX FFA avec les items du formulaire de recueil d'événement déjà élaboré	M.Postal	18/03/16
-------------	----	--	----------	----------

2015-DEC-25	P2	Insérer dans le Manuel du SGS ACAT une description du processus de notification et de traitement des événements ci-après : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ événements de sécurité au sens du Règlement (UE) 386/2014</li> <li>○ témoignages REX</li> <li>○ anomalies sur les moyens autres que les avions, dysfonctionnements organisationnels, suggestions d'amélioration.</li> </ul>	J.Loury	18/03/16
-------------	----	---	---------	----------

2015-DEC-26	P2	Proposer un formulaire de recueil d'anomalie, dysfonctionnement et suggestion d'amélioration	J.Loury	18/03/16
-------------	----	--	---------	----------

#### 4.6 Nettoyage des verrières

Un constat du président est transmis le 23 nov 2015 au CPS et au Chef-Pilote sur le fait qu'il a trouvé la verrière de l'avion nettoyée mais mal essuyée : des traces sèches de gouttelettes du produit nettoyant l'ont gêné au retour de vol local par soleil rasant.

- Il existe un poster ([http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/affiche-avion-lav%C3%A9-abrit%C3%A9.original.pdf](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/affiche-avion-lav%C3%A9-abrit%C3%A9.original.pdf)) affiché en salle OPS à droite du tableau des clés et à bonne hauteur pour que tout pilote quelle que soit sa taille puisse le voir quand il prend ou remet la clé de l'avion qu'il va ou vient d'utiliser et que les check-lists détaillées des DR 400 comportent à la rubrique DECHARGEMENT ET STATIONNEMENT les items suivants :

*Avion lavé : ailes, empennages, carénages de train et de roues, capot, cône hélice, pare-brise, verrière* (cf. exemple de la C/L détaillée du DR44 en page 11/18 :[http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/check-list-d%C3%A9taill%C3%A9e-robin-dr44.original.pdf](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/check-list-d%C3%A9taill%C3%A9e-robin-dr44.original.pdf)).

- Le président suggère de faire un rappel sur les bienfaits d'un bon lavage de l'avion (verrière et parties aérodynamiques) et dans le cas de la verrière, de l'accompagner d'un bon essuyage. La sensibilisation des élèves peut être faite aussi afin de leur inculquer les bons réflexes.

*Décision :*

2015-DEC-27	P1	Faire un rappel par news + mail sur la nécessité de partir en vol avec une verrière propre et de laver l'avion au retour	T.Pereira	10/01/16
-------------	----	--	-----------	----------

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>		Page 10/10
	<b>24 ème réunion (11 décembre 2015)</b>		

#### 4.7 Prix de la sécurité FFA

Date limite du dépôt des candidatures : 28 février 2016

2015-DEC-28	P1	Transmettre au CRPS du CRA16 un dossier de candidature de l'ACAT au Prix de la sécurité FFA	J.Loury	28/02/16
-------------	----	---	---------	----------

#### 4.8 Séminaire de recyclage du pilote privé Avion-ULM 2016

**Date retenue** : samedi 06 février 2016

**Intitulé** : proposition de nouvel intitulé à discuter : Séminaire de maintien des connaissances du pilote privé Avion-ULM

**Programme** (l'ordre n'est pas signifiant et les titres ne sont pas finalisés) :

1. De l'intérêt des briefings départ et arrivée (intervenant : ACAT, Thierry Pereira)
2. Les drones dans la circulation aérienne générale (intervenant : BGTA-Blagnac, Adjudant Pierre Piveteau)
3. De l'intérêt un système de gestion de la sécurité (SGS), avec zoom sur l'implication du pilote dans le SGS et ce qu'il peut en attendre, le nouvel outil REX-FFA et le guide pour la notification, l'analyse et le suivi des incidents publié par la DSAC [Règlement (UE) 386/2014] (intervenant : ASCAB/ACAder/ACAT, Bernard Adès, c/o DSAC-Sud)
4. Formation au maintien des compétences pour proroger une SEP par expérience (alias le vol d'une heure avec FI) : quel programme et quelles modalités ? (intervenant : FFA-CRA 2, François Lagarde)
5. TEM (Threats and Errors Management / Gestion des menaces et des erreurs) : une nouvelle approche du « comportement d'aviateur » ! (intervenant : ACAF, Dominique Arickx)
6. Utilisation de la plateforme LFCL-Intervention de l'AUATBL sur les actions en cours et les projets intervenants : AC-ENAC, Greg Hindson et ACAT, Jacques Loury)

#### 5 Système de Gestion de la Sécurité - SGS

Voire Action 2015-SEP-16 bis sur la Politique Sécurité et action 2015-DEC-25 concernant la description du processus de notification et de traitement des événements

**Prochaine réunion le vendredi 18 mars 2016**  
**18h00 à 20h00**