
	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	Compte rendu de la 27^{ème} réunion (23 septembre 2016)	Page 1/18

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

1	Avancement des actions	3
✓	Actions closes	3
✓	Actions ouvertes.....	5
2	Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité	6
✓	Publications.....	6
✓	Flash à venir	6
✓	Conseils à venir	6
3	Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention.....	6
3.1	Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA	6
3.1.1	Fonctionnement de l'application REX-FFA.....	6
3.1.2	Déclarations clôturées	7
3.1.3	Déclarations déposées à traiter.....	8
3.1.4	Déclarations en cours de traitement	8
3.2	Autres événements et/ou actions	10
3.2.1	Dispositif de serrage des prises « jack » des DR400.....	10
3.2.2	Risques aviaires : conseils de cohabitation et de comportement !.....	11
3.2.3	Cellule des DA20 et fortes chaleurs	11
3.2.4	Collision du TB10 avec la porte du hangar	11
3.2.5	Avitaillement et stationnement : consignes en retour de vol.....	12
3.2.6	Marques d'aide au stationnement des avions sur le parking Hangar n°1	12
3.2.7	Extincteurs dans les hangars	12
4	Points divers.....	12
4.1	DR46 F-GUYA : trappe d'huile absente + verrière abimée au retour d'un voyage.....	12
4.2	Mention sur le carnet de route d'une anomalie récurrente non encore corrigée	14
4.3	Entrée en vigueur de l'amendement SERA du 19 août et du Part NCO le 25 août 2016... 14	
4.3.1	Actions de communication	14
4.3.2	Trousses de secours et signaux divers	15
4.3.3	LME-Liste Minimum d'Equipements ou MEL-Minimum Equipment List.....	15
4.3.4	Emport de passagers lors de vols d'instruction.....	15
4.3.5	Mises à jour de documents de sécurité publiés par CISOA.....	16

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 2/18
	27 ème réunion (23 septembre 2016)	

4.4	Séminaire du pilote privé Avion et ULM 2017	17
5	Système de Gestion de la Sécurité – SGS	18

1 Avancement des actions

✓ Actions closes

2013-OCT-09	P2	Dresser un état des lieux de l'ACAT en matière de sécurité (Aerodiagnostic-SGS)	M.Postal	Close le 23/09/16
-------------	----	---	----------	-------------------

Courriel diffusé le 22/09/2016 aux personnes rencontrées et contenant deux documents portant le résultat de ce 1^{er} « run » d'Aérodagnostic-SGS (en version adaptée à l'ACAT):

Voici ma contribution pour répondre à l'action 2013-OCT-09 de la CISOA:

« Dresser un état des lieux de l'ACAT en matière de sécurité (Aérodagnostic-SGS) »

Elle se compose :

- D'un document récapitulatif des résultats, incluant une rapide exploitation, ([ICI](#))
- Les résultats « bruts de fonderie » donnés par l'outil FFA ([ICI](#)).

Je remercie ceux que j'ai sollicités pour bâtir cet état des lieux

Les membres de la CISOA présents à la réunion félicitent M.Postal pour la qualité et la clarté du document récapitulatif des résultats, incluant une rapide exploitation.

Ce travail devrait permettre de définir assez facilement des actions concrètes pour qu'au prochain run les points faibles soient devenus des points forts !

Décision : Action nouvelle

2016-OCT-14	P2	Identifier des axes et actions d'amélioration en relation avec les points faibles et les présenter au président du CA-ACAT pour validation et planification (élaboration du plan d'action)	M.Postal/ J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	----------------------	----------

Actions closes (suite)

2015-MAR-02	P1	Dresser un historique des interventions d'AEROTEC sur les compas et l'équipement radio des DA20 afin d'en tirer des conclusions quant à la résolution des problèmes rencontrés sur ces matériels et aux dispositions à prendre pour éviter qu'ils persistent ou réapparaissent !	T.Pereira	Close le 23/09/16
-------------	----	--	-----------	-------------------

L'atelier d'entretien ACAT devrait avoir accès à l'historique des diverses interventions effectuées par ses fournisseurs avec leur nature et leur résultat ou pouvoir exiger qu'ils le communiquent périodiquement (AEROTEC en l'occurrence).

L'oxydation de la pile du chronomètre implanté sur le tableau de bord à proximité du compas serait une cause possible de l'instabilité de la compensation des compas des DA 20 !

→ L'atelier d'entretien ACAT a pris l'action d'inscrire dans le programme de maintenance le changement de la pile avant toute opération de compensation.

2016-MAR 05	P1	Lors de la prochaine réunion des FI, rappeler tous les points à traiter lors d'un lâcher machine, points dont la connaissance du MV fait partie et en particulier les procédures anormales « lues » ou celles qui doivent être appliquées « de mémoire ».	T. Pereira	Close le 23/09/16
-------------	----	---	------------	-------------------

Rappel effectué lors de la réunion des instructeurs de vol du 30 juin 2016

Amendement de la fiche « [Lâcher sur TB20 pour PPL](#) » Rubrique **PANNES NOTOIRES** : TRAIN D'ATTERRISSAGE (A LA RENTREE ET A LA SORTIE)

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	Close le 23/09/16
-------------	----	---	---------	-------------------

Le pictogramme sera retransmis au secrétariat après quelques retouches graphiques (uniformisation des signes « d'interdiction », caractères plus gros pour le texte) qui le plastifiera et l'apposera sur la station carburant. La [Procédure d'utilisation de la station carburant](#) (rédigée par M.Menoux) sera également plastifiée et apposée sur la station d'avitaillement

Décision : Action nouvelle

2016-OCT-15	P2	Définir avec le secrétariat les modalités permettant aux FI de savoir quoi et comment faire si l'Arrêt d'urgence de la pompe de la station carburant a été enclenché par mégarde !	J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	---------	----------

La [Politique d'avitaillement à l'ACAT](#) et le pictogramme, la procédure d'utilisation de la station carburant et le « marque-page » inséré dans les carnets de route sont quatre documents faisant partie d'un ensemble de consignes de « retour de vol » (avitaillement, stationnement, nettoyage), qui, pour mémoire, sont disponibles à l'onglet [Documents page Opérations aériennes/Consignes opérationnelles](#).

La proposition de rassembler ces quatre documents en un seul, afin de ne pas multiplier le nombre de documents de consignes, n'a pas été retenue.

Décision : Action nouvelle

2016-OCT-16	P2	Etablir un sommaire des Consignes opérationnelles et organiser la page web en conséquence	J.Loury	16/12/16
-------------	----	---	---------	----------

Actions closes (suite)

2016-JUN-08	P2	Concevoir un marque-page rappelant la Politique d'avitaillement et l'essentiel de la Consigne de stationnement et de nettoyage des avions.	T.Pereira JL Rabilloud	Close le 23/09/16
-------------	----	--	---------------------------	-------------------

Cf. New ci-après, diffusée le 5 août :

Depuis quelques jours, un "marque-page" est inséré dans chaque carnet de route.

Ce document contient des consignes reflétant la politique de l'ACAT en matière d'avitaillement et de stationnement.

Ces consignes rendent cohérentes les façons de faire, ceci dans le but d'améliorer les opérations et la sécurité des vols. C'est pourquoi il vous est demandé de les appliquer dès maintenant selon l'avion utilisé.

Pour vous familiariser dès à présent avec celles-ci, cliquez sur le lien suivant :

http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/consignes-avitaillement-stationnement-en-retour-de-vol.original.pdf

Le cas échéant, relisez les trois documents ci-après ou prenez-en connaissance :

[Politique d'avitaillement à l'ACAT](#)

[Conseil Sécurité 02/2013 : Avitaillement en carburant : pour qu'il n'y ait pas le feu !](#)

[Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion](#)

Bon (retour de) vol !

2016-JUN-09	P1	Traiter sans délai les déclarations déposées par les pilotes ACAT sur le REX-FFA.	T.Pereira J.Loury	Close le 23/09/16
-------------	----	---	----------------------	-------------------

Voir § 3.1. Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

2016-JUN-10	P2	Transmettre aux membres de la CISOA le compte rendu d'événement « DR46 F-GUYA : trappe d'huile absente + verrière abimée ».	J.Loury	Close le 23/09/16
-------------	----	---	---------	-------------------

Transmis par email du 27 Juin 2016 8:51

2016-JUN-11	P2	transmettre aux membres de la CISOA les photos relatives à l'événement « DR46 F-GUYA : trappe d'huile absente + verrière abimée ».	T.Pereira	Close le 23/09/16
-------------	----	--	-----------	-------------------

Transmises par email du lundi 27 juin 2016 11:15

2016-JUN-12	P2	solliciter le pilote du DA20 F-HFCL immobilisé à St Girons suite à une panne moteur, pour qu'il témoigne de cet événement (déclaration sur REX-FFA) et notamment de l'intérêt et de l'efficacité de l'assurance « Rapatriement FFA ».	T.Pereira	Close le 23/09/16
-------------	----	---	-----------	-------------------

Voir § 3.1. Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

2016-JUN-13	P2	informer par NEW de la publication du REX rédigé suite à la rencontre du phénomène d'onde orographique lors d'un vol IFR.	J.Loury	Close le 23/09/16
-------------	----	---	---------	-------------------

Cf. dernier paragraphe de la New ci-après, diffusée le 06 août:

Faire face à une perte des références extérieures

Mon niveau de compétences est-il suffisant pour rester maître de l'attitude et de la trajectoire de mon avion si je ne distingue pas la ligne d'horizon naturel ?

La question est pertinente et un pilote VFR doit se la poser, par exemple avant une traversée maritime ou un vol en conditions météorologiques marginales, deux situations où il risque de n'avoir qu'une vision réduite de son environnement par l'intermédiaire de l'horizon artificiel, cet instrument devenant sa référence principale, au même titre que l'horizon naturel en pilotage à vue.

Cette vision réduite est souvent à l'origine d'erreurs d'interprétation des informations instrumentales et sensorielles, se traduisant par des actions inadaptées sur les commandes pouvant à terme altérer la sécurité !

Après de brefs rappels relatifs aux « références », à la « boucle de pilotage » et aux circonstances favorables à la dégradation de la visibilité en vol, ce [conseil sécurité 03/2016 \(cliquer ICI\)](#) décrit l'impact d'une vision réduite de l'environnement sur la prise et le traitement des informations visuelles et non visuelles par le cerveau, en termes d'illusions sensorielles et de désorientation spatiale. Il se termine par l'identification des risques associés et de ce qu'il convient de faire pour y faire face.

Je saisis l'occasion de la publication de ce nouveau conseil sécurité pour vous inviter également à prendre connaissance du REX intitulé "[Onde orographique rencontrée lors d'un vol IFR](#)" que l'un de nos pilotes a rédigé sur sa préparation de la traversée des Alpes et sa gestion de la tenue du niveau de vol attribué par l'ATC lors de son voyage retour de Croatie (page web Documents/C'est arrivé à l'ACAT !).

✓ Actions ouvertes

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

Reste à faire : le Gardan GY80

2016-MAR 01	P1	Rappeler dans une NEW + e.mail l'importance de mentionner sur le carnet route toute anomalie constatée sur un avion, conformément aux Consignes pour renseigner le carnet de route et au document Pilote et mécanicien qui doit préciser l'usage de la « Feuille des prochaines visites d'entretien programmées » et la notion de Travaux reportés	J.Loury	30/04/16
-------------	----	--	---------	----------

Chargé de la mécanique au CA (P.Gervais) relancé le samedi 10 septembre 2016 en présence du responsable de l'atelier d'entretien pour mettre à jour le doct Pilote et mécanique.

Pour publier la NEW, attendre le résultat de l'action 2016-OCT-21 qui vise à définir ce qu'il convient d'écrire sur le carnet de route dans le cas d'une anomalie déjà mentionnée et de nouveau constatée par un autre pilote.

2 Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité

✓ Publications

Conseils Sécurité 03/2016 : « Faire face à une pertes de références extérieures ! »
(rédacteur : LP Bugeat) publié le 06 août 2016

Le [Conseil sécurité 07/2011](#) traitant du shimmy a été mis à jour le 15 septembre 2016. La NEW ci-après a été postée le même jour mais (sans envoi d'un e.mail à chaque adhérent) :

En juillet 2011 la CISOA publiait le Conseil Sécurité 07/2011 intitulé "Maîtriser le shimmy à l'atterrissage".

Ce document vient d'être mis à jour (cliquer ICI) pour y ajouter une mention particulière au Diamond DA 20, dont le train-avant comporte un réglage de la friction sur l'axe de rotation (en direction). L'atelier de maintenance vérifie périodiquement cette friction mais son réglage peut avoir bougé entre deux vérifications.

Il est donc important de signaler sur le carnet de route que vous avez été confronté à du « shimmy » en utilisant ce type d'avion.

Flashs Sécurité :

- [PERIL AVIAIRE lié à la présence de nombreux rapaces dans la partie ouest du Massif pyrénéen.](#) (retransmission du FSV CRA2 Aquitaine)
Cf. § 4.2.2. Risques aviaires : conseils de cohabitation et de comportement !
- Risque d'incendie des Smartphone SAMSUNG GALAXY Note 7

La NEW ci-après a été diffusée le 19 septembre 2016 :

FLASH SECURITE : Risque d'incendie des Smartphone SAMSUNG GALAXY Note 7

La DSAC-Sud demande de diffuser largement le Safety Information Bulletin Operations N°2016-13 émis le 09 septembre 2016 par l'EASA et ayant pour titre :

[Fire hazards associated with Samsung Galaxy Note 7 devices](#)

Prenez en connaissance en cliquant sur le lien ci-dessus.

Ce bulletin est à mettre en relation avec le [Conseil Sécurité 023/2015](#) publié par la CISOA le 22 juillet 2015 et ayant pour titre : Matériaux composite, batterie Lithium-ion, fortes chaleurs : risques et dangers !

✓ Flash à venir

Néant

✓ Conseils à venir

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
04/2016	Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat !	J.Loury
05/2016	Comment éviter une sortie de piste ?	M.Postal
06/2016	La pratique du VFR on top	JL.Rabilloud

Le conseil 04/2016 sera publié début octobre !

Aucune idée de sujets à traiter dans de nouveaux conseils pour publication en 2017 n'a été émise lors de cette réunion.

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

3.1 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

3.1.1 Fonctionnement de l'application REX-FFA

Pour mémoire :

- Quand un pilote de l'ACAT dépose une déclaration via l'URL : <http://rexffa.fr/Connection/LogOnStructureAccess/1603109029>, un e.mail est émis par le système Aerogest-SGS vers le Responsable SGS.

Par exemple :

Nouvelle déclaration

Bonjour,

Vous êtes enregistré en tant que responsable SGS pour : Aéroclub CE AIRBUS-France Toulouse - ACAT.

A ce titre, vous recevez ce mail de notification pour vous informer de l'arrivée d'une nouvelle déclaration à traiter, sur REXFFA.fr.

Référence de la déclaration : [EOXQOEC46N](#)

- Les pages « Notes internes » et « Analyse » ne sont pas éditées quand la Recherche d'une déclaration est effectuée par un Pilote via l'URL ci-dessus.

Anomalies relevées :

- Edition de **An error occurred while processing your request** en appuyant sur le bouton ENREGISTRER lors du traitement (notes internes, analyse, etc.) notamment à l'onglet Synthèse pour la saisie du champ « Titre de la déclaration »

Sur la page Description de l'événement :

- Incohérences de libellés dans la liste déroulante du champ « Type d'aéronef »

Exemples :

AT 01 Tecnam au lieu de AT 01 Aquila

TB10 Tampico au lieu de TB10 Tobago

TB9 Tobago au lieu de TB9 Tampico

Nota : « Upgrade » du REX-FFA

Au souhait exprimé dans un e.mail du 08 avril 2016 de voir évoluer le REX-FFA pour pouvoir y déclarer (facilement à l'aide de listes déroulantes) les anomalies (autres que celles mentionnées sur les carnets de route des avions) et les suggestions d'amélioration relatives aux moyens techniques et à l'organisation propres à un aéroclub (cf. actions CISOA 2015-DEC-26 et 2016-MAR-03)

D.Vacher répondait dans un e.mail du 09 avril, que les remarques sont à faire à Mr Pierre Saint Martin, Correspondant Prévention Sécurité de la région Centre (psm@wanadoo.fr) et qu'un travail était en cours auprès de Caps Logiciels pour automatiser le formatage des déclarations obligatoires (Règlement européen 376-2104).

Décision : action nouvelle

2016-OCT-17	P2	Informer la FFA des anomalies relevées sur l'application REX-FFA et définir les évolutions souhaitées permettant de déclarer les anomalies et suggestions d'amélioration relatives aux moyens techniques et à l'organisation propres à un aéroclub	J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	---------	----------

3.1.2 Déclarations clôturées

- EOXNS7H8XI (30 juin) : panne radio sur un DR400
Clôture de l'événement :
-case Marquer comme « clôturé » : Déclaration déjà clôturée (cochée)
-case Publication aux membres de l'aéroclub : cochée
-case Transmettre pour publication nationale : Déclaration déjà envoyée (cochée)
- EOXBXITP7H (du 21 février) : Retour mouvementé au terrain de départ le 11 novembre 2015
-case Marquer comme « clôturé » : **à cocher**
-case Publication aux membres de l'aéroclub : **à cocher**
-case Transmettre pour publication nationale : **à cocher**

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 8/18
	27 ème réunion (23 septembre 2016)	

- EOXID22AK6 (du 02 mai) : problème de rentrée de train sur le TB20
Clôture de l'événement :
-case Marquer comme « clôturé » : à cocher
-case Publication aux membres de l'aéroclub : à cocher
-case Transmettre pour publication nationale : à cocher
- EOXNDBN4HC (du 24 juin) : panne du DA 20 à 3 mn de l'aérodrome St Girons
Clôture de l'événement :
-case Marquer comme « clôturé » : à cocher
-case Publication aux membres de l'aéroclub : à cocher
-case Transmettre pour publication nationale : à cocher

3.1.3 Déclarations déposées à traiter

Néant

3.1.4 Déclarations en cours de traitement

- EOXQOEC46N (du 15 août) : Panne moteur du TB10 à Egletons

Copie de la [Description de l'événement](#) par le pilote sur REX-FFA)

« TB10 Tobago GT. Vol LFHA-LFDE via la chaîne des puys. Météo CAVOK sur toute la France. 2 personnes à bord et plus de 130L. Décollage d'Issoire et montée à 6000fts sans problème. Réglage choisi 2500/22.1 et mixture réglée, le vol se passe dans la calme total jusqu'au puy de Sancy. A partir de là de légères turbulences commencent. Faisant route sur Egletons les turbulences se calment mais de légères vibrations commencent (environs 20nm de LHDE). Tous les paramètres moteurs sont nominaux. Je refais les réglages de mixtures, rien ne se passe. Réchauffe carbu, rien ne se passe. Pompe + changement de réservoir, rien ne se passe. Je refais les réglages RPM/pression et la situation s'améliore quelques secondes. Dans le doute et étant en local de Ussel je prends la direction d'Ussel, révise la carte VAC et prépare les fréquences SIV Limoges et Ussel. Je constate un vent de face d'environ 10/15kts. Les vibrations ont diminué en passant Ussel, je décide donc poursuivre jusqu'à Egletons. A environ une dizaine de nautiques d'Egletons les vibrations commencent à s'amplifier nettement et ma vitesse commence à diminuer. L'Interruption du vol me semble à ce moment-là indispensable et c'est LFDE le terrain le plus proche. Plein gaz, PPP plein riche je maintiens uniquement 80kts en palier, je suis encore à 5000fts. Cela ne dure pas longtemps et malgré la pleine puissance je commence à chuter à 100/200fts/mn à 80kts. Arrivé en local d'Egletons je réalise une intégration verticale qui se termine en encadrement, la pleine puissance ne me permettant à peine de tenir les 500fts/min. L'atterrissage se passe sans encombre malgré une vitesse un peu élevée. Les vibrations au roulage font sauter le tableau de bord. A aucun moment je n'ai déclaré la panne à la radio car je n'ai pas senti l'avion hors de contrôle et quand la situation s'est dégradée j'étais à portée de vol plané d'Egletons. Je parc l'avion sans encombre, je contact le chef pilote, un instructeur, la mécanique puis l'assistance FFA. L'assistance ne me proposant qu'un retour galère utilisant 2 taxis et 2 trains, j'opte pour un retour en convoiturage et je verrai plus tard comment régulariser cela »

Proposition d'inclure ce qui suit à la page [Notes internes](#)

En Section 3 Procédures d'urgence des Manuels de vol des ROBIN DR400 (page 3.06 du MV ROBIN DR400/140B) il est préconisé ce qui suit, ces préconisations étant reproduites dans les C/L détaillées établies par l'ACAT :

VIBRATIONS ET IRREGULARITES DE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR

Les vibrations et irrégularités de fonctionnement du moteur ont généralement pour origine (à vérifier dans l'ordre) :

- Un givrage au carburateur : voir plus loin paragraphe « GIVRAGE »
- Un mélange réglé trop riche ou trop pauvre : régler la mixture (voir section 4)
- La présence d'impuretés dans le circuit carburant : vérifier la pression d'essence. Mettre en fonction la pompe électrique
- Une défaillance d'allumage : contacts magnétos sur « L », puis sur « R », puis retour sur « Both ». Sélectionner la position procurant le meilleur fonctionnement du moteur et rejoindre le terrain le plus proche à régime réduit, mixture réglée de façon à obtenir un fonctionnement régulier du moteur.

→ Action prise par la mécanique : vérifier sur les manuels des moteurs (Engine Operation Handbook ou autres) s'il y a des préconisations du motoriste en cas de vibrations ou d'irrégularités de fonctionnement du moteur

Suite au constat que la C/L du TB10 établie par le club ne comporte pas d'item relatif aux vibrations moteur alors que le manuel de vol en comporte un et compte tenu des risques supposés de faire une Sélection Magnétos en vol :

Décision : action nouvelle

2016-OCT-18	P2	Examiner dans les procédures anormales et d'urgence des Manuels de vol des avions de la flotte, s'il existe d'une part un item relatif aux vibrations ou irrégularités de fonctionnement du moteur et d'autre part dans l'affirmative s'il comporte une préconisation de faire une sélection magnétos dans ce cas.	J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	---------	----------

En complément de cette action il conviendrait, pour confirmer (ou infirmer) qu'une telle action d'urgence augmente le risque d'une perte totale de puissance en vol :

- de consulter la base de données du BEA pour identifier des incidents ou des accidents ayant eu pour cause une sélection Magnétos effectuée en vol ;
- d'interroger des instructeurs de vol et le cas échéant l'Instance de Sécurité de l'Aviation de Loisir (ISAL) siégeant dans le cadre de la Mission Aviation Légère, Générale et Hélicoptère (MALGH) de la DGAC.

La proposition d'amender les C/L (quick ou détaillée) qui comportent une préconisation de faire une sélection magnétos en vol en cas de vibrations ou irrégularités de fonctionnement du moteur sera réexaminée au vu du résultat des investigations ci-dessus.

Si une telle décision devait être prise, les C/L détaillées des DR400 pourraient être amendées pour :

☞ supprimer la préconisation ci-après :

-défaillance d'allumage : mettre le sélecteur Magnétos sur L puis sur R puis revenir sur BOTH et :

☞ remplacer la suivante :

- Choisir la magnéto et/ou le régime atténuant les vibrations et/ou irrégularités de fonctionnement

par celle-ci :

- Vérifier la position du sélecteur Magnétos sur Both et choisir le régime atténuant les vibrations et/ou les irrégularités de fonctionnement

Proposition d'inclure ce qui suit à la page [Analyse](#)

Indices préexistants :

(Indice probable) 6 jours plus tôt, après un démarrage, le moteur « ne tournait pas très rond » (anomalie non mentionnée sur le carnet de route) : le mécano fut toutefois prévenu et avait mis ce symptôme sur le compte de la fraîcheur au petit matin !

Cause principale identifiée :

Tige de soupape grippée

Facteurs d'aggravation du risque :

Lors d'un échange à propos de l'événement, le pilote a indiqué avoir effectué en vol une Sélection Magnétos.

Cette action ne figure pas dans le Manuel de vol du TB10 en cas de vibrations moteur (cf. Section 3 Procédures d'urgence, page 3.5)

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 10/18
	27 ème réunion (23 septembre 2016)	

Faire en vol une Sélection Magnétos n'est pas sans risque car le moteur peut s'arrêter ou bien le sélecteur Magnéto peut se bloquer sur une mauvaise position empêchant le moteur de redémarrer !

Dans l'hypothèse où par mégarde le sélecteur Magnétos est mis sur OFF et se bloque ou si l'une des magnétos ou des rampes d'allumage est défectueuse, le moteur cesse de délivrer sa puissance lors de la mise à la masse de la bonne magnéto. Le retour de la puissance en revenant sur celle-ci peut s'avérer délicat : en effet l'hélice continuant généralement de tourner en moulinet et le moteur d'être alimenté en carburant, l'absence d'étincelles accroît le risque d'autoallumage du mélange qui peut provoquer des dégâts au niveau des têtes de cylindre et des soupapes ainsi que le risque d'explosions du mélange non brûlé dans les chicanes du pot d'échappement.

Proposition d'inclure ce qui suit à la page [Synthèse](#)

Synthèse de l'instructeur :

Décision appropriée d'interrompre le vol avec atterrissage sur un aérodrome proche, après application de la procédure d'urgence mais à laquelle le pilote a ajouté une Sélection Magnétos ne figurant pas dans cette procédure en cas de vibrations moteur, action qui peut augmenter le risque d'une perte totale de puissance du moteur alors que l'avion est en vol.

Communications radio : il aurait été préférable d'annoncer le problème et de déclarer au moins PANNE, car cela permet aux organismes de se tenir prêts à intervenir si besoin, la situation d'urgence pouvant être annulée à tout moment. Cette annonce aurait aussi été utile sur la fréquence d'Egletons, pour signifier aux autres trafics qu'on a besoin de la priorité à l'atterrissage (ce qui n'était pas le cas).

☞ Il a été convenu en réunion que le texte ci-après n'apporte pas un éclairage suffisant au problème d'autre part et donc qu'il ne sera pas mentionné dans l'analyse :

Concernant la sélection des magnétos en vol, pilote déclare avoir eu il y a très longtemps une panne avec des symptômes similaires, conclue par un encadrement sur un terrain proche et due à un endommagement de l'engrenage d'entraînement d'une magnéto.

Le mécanicien qui a dépanné l'avion lui avait alors dit qu'il aurait pu continuer le vol en sélectionnant la bonne magnéto, mais qu'il fallait le faire à faible régime pour ne pas risquer un endommagement moteur.

Depuis, le pilote s'est dit qu'il ferait la sélection s'il rencontrait à nouveau ces symptômes, au ralenti pour éviter un endommagement moteur en cas d'arrêt.

Mais au ralenti on ne voit pas forcément la même chose ; en l'occurrence, le moteur tournait bien rond au ralenti mais hoquetait dès que le pilote demandait un peu plus de puissance

Proposition d'inclure ce qui suit à la page [Synthèse](#)

Synthèse du plan d'action :

Actions correctives : dépose du cylindre, envoi en réparation et remontage par l'atelier d'entretien

Actions préventives :

- (1) rappel aux pilotes qu'il convient d'une part d'appliquer les procédures anormales et d'urgence telles qu'elles sont décrites dans les Manuel de vol et d'autre part de mentionner sur les Carnets de route toute anomalie constatée sur l'avion
- (2) **(bien fondé à confirmer)** examen des procédures anormales et d'urgence des avions de la flotte et amendement des C/L établies par le club (l'exploitant) qui comportent une préconisation de faire en vol une Sélection Magnétos en cas de vibrations ou d'irrégularité de fonctionnement du moteur.

Clôture de l'événement : attendre le résultat des investigations (Engine Operation Handbook, MV des avions de la flotte, consultation du BEA).

3.2 Autres événements et/ou actions

3.2.1 Dispositif de serrage des prises « jack » des DR400

Suite à la cause racine de la panne Radio survenue sur le DR44 F-GTPK (déclaration EOXNS7H8XI ci-dessus), le CPS a rencontré le Responsable de l'atelier d'entretien et le responsable Mécanique pour leur suggérer de mettre en place sur les DR400 un dispositif de serrage des prises « jack » sur leur platine plus efficace et plus fiable.

3.2.2 Risques aviaires : conseils de cohabitation et de comportement !

New du 05/07/2016 :

Le 22 mai un courriel vous invitait à prendre connaissance du flash Sécurité rédigé par le Correspondant Prévention Sécurité Régional CRA2 Aquitaine au sujet du **PERIL AVIAIRE lié à la présence de nombreux rapaces dans la partie ouest du Massif pyrénéen.** ([cliquer ICI](#))

La rubrique **Sécurité du N° 724 d'Info Pilote de Juillet 2016** traite du péril aviaire sous l'intitulé : **Risques de collision avec le Vautour fauve.**

Le document "**RISQUES AVIAIRES : CONSEILS DE COHABITATION ET DE COMPORTEMENT DU PILOTE DE PLANEUR**" édité par le Centre national de vol à voile de Château-Arnoux Saint-Auban ([cliquer ICI](#)) complète les contenus du flash et de la rubrique ci-dessus !

Un pilote réagit après la diffusion de cette new :

Très intéressant. Je suis aussi breveté vélivole même si je ne pratique pas actuellement. Les plus grandes frayeurs que j'ai eu en avion c'est bien en évitant de peu des oiseaux. La première fois avec le YA en croisière à 3000 ft au nord de Libourne. Tout d'un coup un groupe d'une dizaine de grues ou hérons, bref blanc et noir, droit devant même altitude, j'ai tout juste eu le temps de les éviter. Une autre fois vers Olonzac, un rapace à bien plus de 4000 ft mais il a fait une manœuvre d'évitement comme moi. Et dimanche dernier quasiment au même endroit vers Libourne une grue ou un héron apparemment seule. Au retour même région croisement d'un rapace. Bref un vrai risque qui justifie de rappeler qu'il faut toujours regarder devant soi. Je me demande si un phare allumé aiderait.

Rencontré fortuitement au club, ce pilote a été invité par le CPS à déclarer ce témoignage sur REX-FFA en l'enrichissant.

Décision : action nouvelle

2016-OCT-19	P2	Relancer le pilote de l'ACAT ayant réagi après diffusion de la new du 05/07/2016 relative aux risques aviaires afin qu'il témoigne des situations où il fut exposé à de tels risques.	J.Loury	16/12/16
-------------	----	---	---------	----------

3.2.3 Cellule des DA20 et fortes chaleurs

New du 06 juillet 2016 :

Utilisateurs du DA20 : attention aux fortes chaleurs !

Notre mécanicien, Jean Philippe Grandvaux, me demande de rappeler que la limite de la température atteinte par la cellule du DA 20 est de +55°C.

Au-delà de cette limite, l'avion doit impérativement rester au sol.

Téléchargez la diapo établie spécialement pour rappeler cette consigne [en cliquant ICI](#) ou consultez le [Manuel de vol](#) aux pages 2.34 et 4.5.

3.2.4 Collision du TB10 avec la porte du hangar

Par courriel du 18 Juillet 2016, le secrétariat informe le bureau et le directeur de l'ACAT qu'un pilote ACTMP a aidé un pilote ACAT à sortir le TB 10 du hangar, que le phare a été cassé et que les 2 pilotes se sentent fautifs et se tiennent à disposition pour toute explication ou participation même pour rembourser les dégâts causés.

A la réception de cette information, le président répond au secrétariat qu' il est important qu'une explication soit donnée qui pourrait être traduite en REX interne avec des consignes particulières pour éviter qu'un tel incident se reproduise. Il prie le secrétariat de demander aux pilotes de se rapprocher du CPS - Correspondant Prévention Sécurité et au responsable de l'atelier d'entretien de faire chiffrer la réparation.

Les pilotes ACAT et ACTMP n'ont pas contacté le CPS car ils n'étaient pas destinataires de la réponse ci-dessus du président !

Décision : action nouvelle

2016-OCT-20	P2	Obtenir le témoignage du pilote de l'ACAT impliqué dans la collision du TB10 avec la porte du hangar afin de connaître les circonstances exactes de l'événement	J.Loury	16/12/16
-------------	----	---	---------	----------

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 12/18
	27 ème réunion (23 septembre 2016)	

3.2.5 Avitaillement et stationnement : consignes en retour de vol

New du 05 août :

Consignes pour l'avitaillement et le stationnement en retour de vol

Depuis quelques jours, un "marque-page" est inséré dans chaque carnet de route.

Ce document contient des consignes reflétant la politique de l'ACAT en matière d'avitaillement et de stationnement.

Ces consignes rendent cohérentes les façons de faire quel que soit l'avion, ceci dans le but d'améliorer les opérations et la sécurité des vols. C'est pourquoi il vous est demandé de les appliquer dès maintenant.

Pour vous familiariser dès à présent avec celles-ci, cliquez sur le lien suivant :

http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/consignes-avitaillement-stationnement-en-retour-de-vol.original.pdf

Le cas échéant, relisez les trois documents ci-après ou prenez-en connaissance :

[Politique d'avitaillement à l'ACAT](#)

[Conseil Sécurité 02/2013 : Avitaillement en carburant : pour qu'il n'y ait pas le feu !](#)

[Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion](#)

3.2.6 Marques d'aide au stationnement des avions sur le parking Hangar n°1

En parallèle à l'examen de la nécessité d'une réfection du parking Hangar n°1 [pontage des fissures i.e. comblement (Cf. action 2015-SEP-15 et CR CISOA du 18/03/2016)], une étude a été réalisée pour y positionner des marques d'aide au stationnement (cf fichier Plan du parking Hangar 1 : [ICI](#))

3.2.7 Extincteurs dans les hangars

En lien avec l'action 2016-MAR 07 (cf. CR CISOA du 18/03/2016), le Chargé de la Gestion du matériel de lutte contre l'incendie :

- a établi une liste des extincteurs (cf. fichier de la liste [ICI](#)) ;
- prépare une sensibilisation des membres de l'ACAT à l'existence, l'accessibilité et l'usage des extincteurs portatifs et mobiles disponibles dans les locaux et les avions ;
- fait reproduire en une centaine d'exemplaires le tryptique distribué lors des sessions de sensibilisation à la lutte contre les incendies d'aéronefs dispensée par EFORSA (Auch) et organisées sous l'égide de l'AUATBL, tryptique sur lequel quelques éléments ont été ajoutés à notre demande (cf. fichier du tryptique [ICI](#)).

4 Points divers

4.1 DR46 F-GUYA : trappe d'huile absente + verrière abimée au retour d'un voyage

La question de la réalité des faits tels que décrits par le pilote dans son compte-rendu CR s'est posée mais le pilote interrogé sur ce point les a confirmé. Avant publication de ce CR, les membres de la CISOA étaient invités, au vu des photos, à le commenter.

Parallèlement il a été vérifié que sur le F-GUYA lorsque la verrière est glissée vers l'avant alors que la trappe d'huile est grand ouverte (ce qui a pu être le cas si le ressort de rappel était cassé ou décroché) celles-ci n'entrent pas en contact.

Nota : en faisant la même vérification sur le F-GSBJ le constat est différent : le ressort de rappel, relativement court, empêche l'ouverture en grand de la trappe ; le verrou risque alors de heurter le bord de la verrière.

Suite aux commentaires reçus (cf. extraits ci-dessous) et à l'analyse des circonstances décrites dans le compte-rendu du pilote, la cause racine de cet événement n'a pas pu être clairement identifiée. Le [compte rendu](#) a donc été publié le 15 septembre à la rubrique Documents/C'est arrivé à l'ACAT sans ajout de commentaire et sous le titre :

Vol LFCL-LECN-LFCL

-report du vol retour cause météo

-intérêt d'avoir contracté l'assurance rapatriement FFA et l'option A de la RC (licence fédérale)

-perte de puissance en volant dans la pluie

-trappe d'huile qui se détache en vol en endommageant la verrière

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 13/18
	27 ^{ème} réunion (23 septembre 2016)	

Extraits des commentaires reçus :

1. L'endommagement de la verrière semble bien axé par rapport à la trappe, la distance trappe/verrière n'est pas très importante mais j'ai quand même du mal à imaginer que la trajectoire de la trappe soit parfaitement rectiligne en vol, entre le souffle de l'hélice, la dissymétrie des écoulements...
2. Vu l'importance des dégâts, je suis d'accord avec l'idée exprimée que les endommagements se soient produits en plusieurs phases avec une aggravation pendant le dernier vol.
3. Le résultat de mon analyse est que tout s'est passé au sol : la trappe était restée ouverte quand la verrière a été glissée vers l'avant. Le ressort de rappel de la trappe en position fermée était sans doute défectueux ou un passager a voulu monter dans l'habitacle pendant que le pilote effectuait la vérification du niveau d'huile.
4. Endommagement verrière/trappe au sol, avec la trappe reposant sur le verrou (rappelée par le ressort de fermeture), mais non verrouillée ce qui lui donne une position entrouverte : à l'ouverture, la verrière vient s'encaster entre la trappe et son verrou et fait travailler la trappe en arc-boutement : dans cette situation, elle est très robuste et peut endommager sérieusement le bord de la verrière, tout en subissant un effort de cisaillement au niveau de ses fixations.
Pour ce qui concerne la phase suivante, la seule chose qui milite en faveur de l'aggravation de l'endommagement de la verrière par la trappe justement à l'endroit où s'est initiée la crique, c'est que le cas contraire suppose que le morceau de verrière et la trappe ont été libérés au cours du même vol, indépendamment l'un de l'autre, ce qui relève d'une probabilité très faible.
Mais je suis d'accord qu'il n'y a pas d'évidence suffisante pour contester le rapport du pilote.
5. Le dommage sur la verrière est vraiment important, j'ai donc du mal à imaginer qu'il soit intégralement créé au sol, car il faudrait pas mal d'énergie pour casser la verrière de cette façon.
Même en manœuvrant très brutalement la verrière, je doute qu'on arrive à ce résultat, et je vois mal un pilote responsable partir en vol comme si de rien n'était.
Je ne pense pas qu'on puisse affirmer comme évoqué en CISOA que la trappe passerait au-dessus de la verrière, je crois même qu'en croisière le courant d'air est plutôt plaqué sur le capot.
On pourrait le vérifier avec des fils de laine.
Si c'est bien le cas, la trappe emportée par le courant d'air pourrait bien heurter le bas de la verrière en présentant un bord tranchant, ce qui n'est pas le cas dans une manœuvre au sol d'ouverture de la verrière avec la trappe ouverte.
J'ai donc pensé à un scénario possible :
Un contact au sol a pu avoir lieu, avant le vol de l'incident ou même avant un autre vol, créant une fragilisation locale de la verrière et des criques dans les fixations de la trappe.
Ensuite, au cours du ou des vols suivant(s), les vibrations et efforts aéro du vol font progresser les criques, jusqu'à la rupture des fixations de la trappe qui prend vite de l'énergie et impacte la verrière déjà fragilisée.
Si on a retrouvé (et gardé) les fixations de la trappe, il serait intéressant de les faire examiner par un spécialiste des ruptures métalliques (il y en a plusieurs dans les environs, chez Airbus et ailleurs), qui pourrait très facilement déterminer le mode de rupture de ces fixations et accréditer ou non mon scénario.
Je ne pense pas en tous cas que nous ayons la moindre évidence tangible permettant d'accuser ce pilote de mauvaise foi.
Peut-être a-t-il fragilisé la verrière comme je l'imagine dans ce scénario, et tout au plus peut-on l'accuser de défaut de jugement sur les conséquences possibles de son erreur de manipulation, mais peut-être même ce pourrait être un pilote précédent !
Bref, dans l'état actuel de nos infos, je ne vois pas d'argumentation valable nous permettant de contester formellement le CR de ce pilote.
A investiguer plus en détail si on a les fixations, sinon à rediscuter entre nous.
6. Bonjour, l'endommagement de la verrière est bien axé avec la trappe, dégât en vol comme cela suite arrachement...? Ça paraît improbable au premier abord.
7. Au vu de ce CR, je suis partagé sur le scénario que nous avons évoqué en CISOA, car j'ai du mal à imaginer que la verrière puisse être très endommagée par une manœuvre au sol, d'autant que la trappe ouverte se présente de face et non sur le côté qui serait tranchant et plus résistant et pourrait de ce fait entamer le plexiglas de la verrière.
En revanche, en vol, la trappe peut je pense prendre vite de la vitesse dans l'écoulement et il ne me semble pas aberrant qu'elle touche le bas de la verrière.
J'aimerais bien voir les photos de la verrière endommagée qui ont dû être prises, cela donnerait un élément d'appréciation plus déterminant.

8. Les déductions des mécanos : on se moque de nous !! La trappe a cogné la verrière et c'est tout ! Il n'est pas possible en vol que la trappe se cogne la base de la verrière, le haut éventuellement....Honnêteté intellectuelle : double moins !
9. Ci-joint le CR du voyage. Quelques rebondissements mais surtout ce qui nous intéressait le plus, la raison de la verrière abimée pile à sa base et à l'endroit où se trouve la trappe d'huile en amont....Bon, les mécanos m'ont fait part de leur déductions sur le sujet...

4.2 Mention sur le carnet de route d'une anomalie récurrente non encore corrigée

Question : en cas d'anomalie déjà mentionnée par un pilote sur le carnet de route et constatée de nouveau par un autre pilote, ce dernier doit-il la mentionner à nouveau jusqu'à ce qu'elle soit corrigée par l'atelier d'entretien ?

Décision : action nouvelle

2016-OCT-21	P2	Vérifier si les Consignes pour renseigner le carnet de route traitent le cas d'une anomalie déjà mentionnée et de nouveau constatée par un autre pilote. Dans la négative, interroger le responsable de l'atelier sur ce qu'il convient de faire puis amender en conséquence le document	M.Postal	16/12/16
-------------	----	---	----------	----------

4.3 Entrée en vigueur de l'amendement SERA du 19 août et du Part NCO le 25 août 2016

4.3.1 Actions de communication

New diffusée le vendredi 29 juillet

IMPORTANT : évolution de la réglementation

La réglementation évolue et le vieil arrêté du 24 Juillet 1991 sera obsolète le 26 Août 2016. Celui-ci sera remplacé par le Part-NCO.

Les supports évoluent également. Avec le temps, les classeurs épais et épars ont en effet laissé place aux supports informatiques (PC, tablettes...), si bien que pour vous permettre de rester à la page réglementaire, vous pourrez trouver sur le lien ci-après les derniers documents importants en français, avec notamment :

- le SERA (Standard European Rules of the Air) ;
- l'AIRCREW (ou règlement n°1178/2011) ;
- le PART-MED (Medical) ;
- le PART-NCO (Non-Commercial Operations).

Site web : <http://www.part-aero.com/#part-nco>

Des fiches synthétiques ont été réalisées par la FFA et l'ANPI (Association Nationale des Pilotes Instructeurs) concernant ce dernier document. Vous pourrez les trouver sur le site de l'ACAT à l'onglet "Formation théoriques & pratiques/ Le kiosque des élèves".

Pour la documentation au format anglais, vous retrouverez les documents suscités sur le site de l'EASA (European Aviation Safety Agency) : <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you>

New diffusée le jeudi 25 août

IMPORTANT : évolution de la réglementation

L'arrêté du 24 Juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en Aviation Générale arrive à son terme et sera remplacé par le Part-Nco (Non-commercial operations) ce Vendredi 26 Août 2016.

Suite aux annonces déjà faites, les plus courageux d'entre vous ont certainement parcouru les sites suivants :

<http://www.part-aero.com/#part-nco>

<https://www.easa.europa.eu/easa-and-you>

D'autres, plus pragmatiques, ont simplement lu les fiches synthétiques diffusées par l'ANPI ou encore le résumé des changements publié par la FFA. Ces documents sont directement accessibles sur le site du Club à l'onglet "[Documents/ Formation théorique & pratique/ Le kiosque des Elèves](#)".

Vous avez donc constaté que la politique d'emport de carburant change mais avez-vous remarqué qu'il est désormais interdit d'emmener un passager "non-aéronautique" à l'arrière lors d'une séance d'Instruction ou que le vol en région montagneuse nécessite obligatoirement l'emport de 500ml d'eau par personne mais aussi un couteau knife,...conformément à l'NCO.IDE OP. 180 ?

FFA : NEWSLETTER FI N°37-Août 2016

- Les dispositions de l'annexe 7 PART NCO du règlement 965/2012 s'appliquent à partir du 26 août 2016. Vous trouverez [ICI](#) la mise à jour du document d'étude à l'usage des FI diffusé dans notre précédente newsletter. Cette seconde édition intègre les dispositions du règlement 2016/1199 du 26 juillet 2016.
- La mise en place des nouvelles dispositions sur les réserves en carburant lors des vols VFR semble susciter des interrogations. La FFA a interrogé la DSAC et ses experts sur le sujet et met à votre disposition [ICI](#) une présentation des nouveaux éléments et des mécanismes de calcul d'un devis carburant dans le cadre de la PART NCO. Cependant, une consultation de l'EASA (NPA) vient d'être lancée et risque de faire évoluer ces nouveaux principes...

4.3.2 Trousses de secours et signaux divers

Une trousse de secours et un jeu de signaux (survie, détresse, interception en vol...) reproduits sur papier sont désormais à portée de main dans chaque avion.

Le jeu de signaux sera complété (par exemple par les signaux de circulation au sol employés par un signaleur placé face à l'aéronef sur l'aire de trafic), le tout constituant une fiche spécifique :

- à insérer dans le classeur à pochettes transparentes des check-lists (détaillée et quick) ;
- ou plastifiée pour en faire un document indépendant (à l'instar de la fiche Consignes en cas de difficulté, incident ou accident placée à demeure dans les avions) ;
- ou intégrée à celle-ci afin de ne pas multiplier les documents qui doivent rester dans les avions (la fiche Consignes en cas de difficulté, incident ou accident serait alors mise à jour, avec suppression des éléments à l'adresse du commandant de bord qui figurent dans les check-lits détaillées et notamment celles des DR400).

Pour mémoire le [Mémo du pilote VFR](#) édité FFA contient en page 17 un tableau sur la signification des signaux d'interception, de même que le SIA insère un dépliant dans la pochette VFR.

Décision : action nouvelle

2016-OCT-22	P2	Elaborer une fiche spécifique de signaux répondant notamment à l'exigence <i>NCO.GEN.135 Documents, manuels et informations devant se trouver à bord (signaux d'interception en vol)</i> et complétée par les signaux de survie, de détresse et de circulation au sol employés par un signaleur placé face à l'aéronef sur l'aire de trafic	T.Pereira	16/12/16
-------------	----	---	-----------	----------

4.3.3 LME-Liste Minimum d'Equipements ou MEL-Minimum Equipment List

Décision : action nouvelle

2016-OCT-23	P2	Vérifier l'existence d'une LME dans les manuels de vol des avions de la flotte et si ce n'est pas le cas faire le nécessaire pour satisfaire l'exigence <i>NCO.GEN.155</i> d'avoir une telle liste disponible à bord.	T.Pereira	16/12/16
-------------	----	---	-----------	----------

Nota : attendre la clarification (demandée par FFA) du champ d'application du *NCO.GEN.155*

4.3.4 Emport de passagers lors de vols d'instruction

Des échanges ont eu lieu entre quelques instructeurs à ce propos:

- Le NCO ne ferait donc que codifier ce qui me semblait le bon sens jusqu'à présent, les rares fois où un élève m'a demandé d'emmener quelqu'un en place arrière.
A chaque fois j'ai précisé qu'on ne ferait donc pas d'exercices particuliers, juste la nav telle que préparée, ce qui a toujours été accepté voire souhaité par l'élève.
Si c'est la bonne interprétation, je ne pense pas nécessaire que le club édicte une règle plus stricte.
- Pour une Nav en VFR sans simulation de panne, je pense qu'on peut continuer à autoriser nos élèves à être accompagnés par leurs familles/amis.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 16/18
	27 ^{ème} réunion (23 septembre 2016)	

A discuter à la prochaine réunion FI ou à clarifier par le CA si une règle club particulière est à appliquer...

- Lors de vos prochaines séances d'Instruction, l'application de la nouvelle réglementation Part-Nco ne permet plus l'emport de passagers "non-aéronautiques" à l'arrière.
Le texte est toujours sujet à interprétation mais sachez que s'il arrivait un pépin à bord avec la présence d'un tel passager à bord, le Club et vous-mêmes seriez à coup sûr en défaut.
De même, si vous prévoyez le vol en région montagneuse, il faut désormais être conforme au lien ci-après, c'est-à-dire que chaque occupant doit notamment disposer d'au-moins 500mL d'eau, 1 couteau (knife) doit être bord etc. (cf. <http://part-aero.com/#part-nco/NCO.IDE.A.180>)

Rappel des exigences (cf. [document FFA](#))

NCO.OP.180 : Simulation en vol de situations occasionnelles

Le commandant de bord, lorsqu'il transporte des passagers, ne doit pas simuler :

- des situations nécessitant des procédures anormales ou d'urgence (exercices de panne, de décrochages, etc.);
- des vols en conditions météorologiques aux instruments (IMC),

Toutefois pour des vols d'entraînement, ces simulations peuvent être simulées avec des élèves-pilotes à bord,

Rappel : GM1 FCL.060(b) (1) Expérience récente

Lorsqu'un pilote ou un CDB vole sous la supervision d'un instructeur afin de respecter l'exigence des trois décollages, approches et atterrissages, la présence de passagers à bord n'est pas autorisée.

Décision : deux actions nouvelles

2016-OCT-24	P2	Proposer au bureau du CA d'insérer dans le Règlement intérieur de l'ACAT deux nouveaux articles rappelant les exigences réglementaires <i>NCO.OP.180 : Simulation en vol de situations occasionnelles</i> et <i>GM1 FCL.060(b) (1) Expérience récente</i>	T.Pereira	16/12/16
-------------	----	---	-----------	----------

Ces nouveaux articles pourraient être rédigés comme suit:

- en application du règlement *NCO.OP.180 : Simulation en vol de situations occasionnelles*, l'emport de passagers qui ne sont pas "élève-pilote" ou "pilote déjà qualifié" est interdit lors de séances d'instruction ou de vols comportant :
 - des simulations de situations nécessitant des procédures anormales ou d'urgence (exercices de panne, de décrochages, etc.) ;
 - des simulations de perte des références extérieures [exercices de VSV]
- en application du règlement *GM1 FCL.060(b) (1) Expérience récente* aucun passager ne doit se trouver à bord lorsqu'un pilote ou un CDB vole sous la supervision d'un instructeur afin de respecter l'exigence des trois décollages, approches et atterrissages.

2016-OCT-25	P2	Amender le support de briefing Survole de régions montagneuses afin d'y rappeler les termes de l'exigence NCO.IDE.A.180 et en particulier que chaque occupant doit disposer d'au-moins 500mL d'eau et qu'un couteau doit être bord	J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	---------	----------

4.3.5 Mises à jour de documents de sécurité publiés par CISOA

[Mémento Réglementation-Sécurité des vols ACAT](#)

Divers autres documents devront être mis à jour, notamment les supports de cours, les consignes opérationnelles ou les documents d'aide à la préparation des vols.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse		Page 17/18
	27^{ème} réunion (23 septembre 2016)		

Décision : action nouvelle

2016-OCT-26	P2	Inviter les rédacteurs de consignes opérationnelles de documents de formation (supports de briefings et de cours) ou d'aide à la préparation des vols à mettre à jour leurs documents suite de l'entrée en vigueur de l'AMDT SERA du 19/08/16 et du Part NCO le 25/08/16.	J.Loury	16/12/16
-------------	----	---	---------	----------

4.4 Séminaire du pilote privé Avion et ULM 2017

Date visée : samedi 28 Janvier

sachant que le Séminaire FI organisé à Paris par FFA se tient le 14/01/2017

Quelques idées de sujets :

1^{ère} idée : Risques aviaires ou animaliers, témoignages sur des situations vécues de risques aviaires ou animaliers, topo d'un ornithologue et de l'auteur de l'ouvrage "[RISQUES AVIAIRES : CONSEILS DE COHABITATION ET DE COMPORTEMENT DU PILOTE DE PLANEUR](#)" diffusé dans la new du 05/07/2016.

Contacts possibles :

- Noël BRAVO, auteur de l'ouvrage ci-dessus édité par le Centre national de vol à voile de Château-Arnoux Saint-Auban
- Association Nature Midi Pyrénées (NMP) 14 rue de Tivoli 31068 Toulouse Cedex 05 34 31 97 32 www.naturemp.org
(Sylvain Frémeaux - chargé d'études ornithologiques – tél à NMP : 05 34 31 97 00)

2^{ème} idée : nouvelles fonctionnalités d'Aeroweb (Météo France) - Seuils de changement des prévisions de tendance des paramètres du METAR et du TAF - Le MAA Message d'Avertissement d'Aérodrome - Avantages/inconvénients de la consultation de sites alternatifs pour la prévision météorologique aéronautique

Contacts possibles :

- Denis Capdegelle (ingénieur Météo France)
- Didier Boutonnet, membre du club (ingénieur Météo France)

3^{ème} idée : les changements introduits par l'entrée en vigueur du Part NCO et de diverses mises à jour (notamment SERA)

Contact(s) possible(s) :

- Greg Hindson (ENAC)
- Laurent Fournier (ENAC)

4^{ème} idée : présentation des résultats de l'étude ENAC portant sur l'optimisation de la phraséologie à LFCL effectuée par un trinôme d'élèves contrôleurs (étude demandée par l'AUATBL dans le cadre du Plan d'Amélioration de la Sécurité Terrain

Contact(s) : Greg Hindson (ENAC)

5^{ème} idée : à quoi sert une Check-list ?

Contact(s) possible(s) :

- Thierry Pereira (ACAT)

Décision : action nouvelle

2016-OCT-27	P2	Lancer un appel à idées complémentaire pour le Séminaire du pilote privé Avion et ULM 2017 auprès des FI de l'ACAT, des Réfèrents Sécurité des vols de la plateforme LFCL et des aéroclubs du voisinage, afin de trouver au moins un sujet spécifique à l'ULM.	J.Loury	16/12/16
-------------	----	--	---------	----------

5 Système de Gestion de la Sécurité – SGS

Le draft 2.5 du MANUEL SGS-ACAT a été enregistré dans la bibliothèque du site web (accessible aux membres de la CISOA onglet media). Dans ce draft :

- la maîtrise des documents et des enregistrements du SGS a été définie ;
- la composition, les attributions et la méthode de travail de la Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes ont été décrites (reprise de ce qui était défini depuis que la commission existe, avec quelques adaptations).

☞ Ce qui reste à faire !

- Décrire les processus de gestion de la sécurité :
 - Traitement des événements, des anomalies et suggestions d'amélioration
 - Examen de l'efficacité et de la conformité du SGS
 - Communication et capitalisation de l'expérience

Point d'attention : insister sur le rôle clé du pilote dans ce système, en tant que « déclarant » d'événements, de témoignages de REX, d'anomalies et de suggestions d'amélioration)

- Identifier et décrire les ressources du SGS
 - Ressources humaines
 - Ressources techniques (moyens documentaires et de communication, outils, etc.)
- Préciser divers concepts (définitions)

**Prochaine réunion le vendredi 16 décembre 2016
18h00 à 20h00**