
	<b>Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse</b>	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Compte rendu 14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)</b>	Page 1/17

Dates	Membres de la commission présents	Excusés	Autres présents
04/10	Louis-Patrice BUGEAT, Bruno GUAUS, Jacques LOURY, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD	Thierry PEREIRA	néant
18/10	Louis-Patrice BUGEAT, Jacques LOURY, Damien SONNOIS, Thierry PEREIRA, Jean-Louis RABILLOUD, Lucien SPESSOTTO	Bruno GUAUS Marc POSTAL	néant

*Nota : ce compte rendu comporte une annexe en fin de document*

1.	Accueil de deux nouveaux membres .....	3
2.	Validation du CR de la réunion du 28 juin 2013 .....	3
3.	Avancement/clôture des actions encore ouvertes (cf liste) .....	3
3.1.	Actions 2010 encore ouvertes .....	3
3.2.	Actions 2011 encore ouvertes.....	3
3.3.	Actions 2013.....	4
4.	Avancement/planification des Flashes Sécurité des vols et Conseils sécurité.....	5
4.1.	Conseils et flashes publiés depuis la dernière réunion du 28/06/2013 .....	5
4.2.	Conseils à venir.....	5
4.3.	Planification des prochaines publications .....	6
5.	Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention.....	6
5.1.	Constat Préalable d'Infraction (CPI) établi à l'encontre d'un avion ACAT .....	6
5.2.	Rapprochement dangereux lors d'une intégration par l'intérieur du circuit à Graulhet .....	6
5.3.	Départ « rapide » et panne radio.....	6
6.	Sécurité terrain LFCL (événements/avancement des actions) .....	7
7.	Préparation de la mise en place du SGS .....	7
7.1.	Manuel SGS.....	7
7.2.	Eléments d'entrée nécessaires à l'élaboration des dispositions et règles internes .....	7
7.3.	Définition du traitement et de la gestion des relevés d'événement émis .....	8
7.4.	Délimitation du champ d'application du SGS (Périmètre).....	8
7.5.	Gestion de la documentation .....	9
8.	Points divers.....	9
8.1.	Conditions d'utilisation des avions mentionnées dans le Règlement Intérieur .....	9
8.2.	Nouveau transpondeur avec fonctionnalités additionnelles (F-GNNI) .....	9
8.3.	Mise à jour des "check-list" suite au conseil sécurité « Gestion du carburant en vol... ».....	9
8.4.	Rédaction de consignes opérationnelles pour l'utilisation des réservoirs .....	9
8.5.	Mise à jour de la fiche "En cas de difficulté, d'incident, d'accident" et affichage .....	9
8.6.	Renseignement de la colonne "Observations" des carnets de route .....	10
8.7.	Utilisation de gilets fluorescents pour se déplacer à pied sur l'aire de trafic .....	10
8.8.	Séminaire de février 2014 .....	10
9.	Tableau récapitulatif des actions ouvertes .....	11
Annexe .....		13
Recueil des documents à insérer dans la documentation pour l'ATO.....		13
Informations à collecter en cas d'événement de sécurité.....		13
Constat Préalable d'Infraction (CPI) établi à l'encontre d'un avion ACAT .....		15
Départ « rapide » et panne radio .....		15

## 1. Accueil de deux nouveaux membres

Les membres présents à cette réunion félicitent Damien Sonnois et Lucien Spessotto d'avoir accepté de participer aux travaux de la CISOA.

Ce renfort d'effectif va permettre d'avancer la mise en place du SGS –Système de Gestion de la Sécurité- en accompagnement de la démarche de l'aéroclub pour devenir ATO- Approved Training Organisation.

La commission remercie Gaëtan MARION, démissionnaire, d'avoir pu contribuer au fonctionnement de la CISOA et à la rédaction des Conseils Sécurité du mois.

## 2. Validation du CR de la réunion du 28 juin 2013

Il n'y a pas eu de rédaction de compte rendu dans sa forme habituelle, le [diaporama présenté au CA le 04 juillet 2013](#) en fait office de compte-rendu.

Les actions closes ou ouvertes lors de cette réunion figurent dans le présent compte-rendu.

## 3. Avancement/clôture des actions encore ouvertes (cf liste)

### 3.1. Actions 2010 encore ouvertes

37	Élaborer une fiche « Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR »	J.Loury LP.Bugeat	14/01/11 (report)
En attente de disponibilité des personnes en charge pour la clore			

### 3.2. Actions 2011 encore ouvertes

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-MAI : 12	P1	inventorier et présenter en commission les consignes opérationnelles existantes, qu'elles soient ou non encore en vigueur ou pertinentes	T.Pereira	28/06/13 (report)
2011-MAI : 13	P1	analyser les consignes opérationnelles inventoriées et sélectionner celles à faire figurer dans le recueil	tous	28/06/13 (report)
2011-MAI : 14	P1	après approbation du CA, rééditer dans un format approprié ou réécrire les consignes opérationnelles sélectionnées et les présenter en commission dans le recueil, pour validation	T.Pereira	28/06/13 (report)

#### Actions closes

La liste des consignes opérationnelles existantes sur papier qui seront prises en compte dans les documents ATO (Manuel d'Opérations ou Manuel de Formation) ou dans le Règlement Intérieur a été établie et transmise par T.Pereira le 02 juillet (cf.annexe).

### 3.3. Actions 2013

2013-MAR-01	P2	Soumettre le Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol à l'avis du CA-ACAT, ainsi que les documents non encore diffusés « Que peut-on attendre d'un instructeur en aéroclub ? » et « Mandat de l'instructeur de vol pour la sécurité des vols »	J.Loury	28/06/13
-------------	----	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------	----------

Cf. CR CA du 04 juillet : les membres du CA devront fournir leur point de vue au 1<sup>er</sup> CA après la rentrée des congés d'été.

Cf. CR CA du 01/10/210 : Aucun commentaire n'a été émis, la CISOA prend acte de l'approbation par le CA de ces 3 documents.

#### Action close

Leur diffusion aux personnes ayant à en connaître, la mise en œuvre du programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol sous forme de *Session de formation à la Sécurité* et l'intégration du mandat de l'instructeur dans le RI seront considérés ultérieurement.

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

Draft du 28 juin 2013 (principales rubriques et informations obligatoires à renseigner identifiées) accepté le 04/10 avec quelques amendements :

#### Chargement

Il inclut le carburant embarqué ainsi que la quantité d'huile.

#### Contexte

Décidé en réunion pour couvrir l'information du type vol en double, rallye, etc., mais j'ai considéré que c'était couvert par « type de vol ».

#### Circonstances

Ajouté pour inclure les événements au sol, lors des manipulations avion, de l'avitaillement ou des événements impliquant les infrastructures en général.

#### Organisme de la circulation aérienne

Cela inclut maintenant l'information sur la rédaction d'un Constat Préliminaire d'Incident (CPI) ou 'initialisation d'une procédure Airprox, par exemple.

#### 2- Exploitation de l'évènement

Nouvelle partie, pour recenser les éléments à prendre en compte.

A noter : certains recueils donnent une cotation du risque en déterminant la criticité :

Criticité = Occurrence x Détectabilité x Gravité.

Cela peut aider à la décision d'une action curative (immédiate)/corrective/préventive, mais il faut alors définir les valeurs que peuvent prendre ces trois paramètres et se donner une échelle de la criticité : je ne l'ai pas intégré, mais ça peut se discuter.

#### Réunion du 18 octobre 2013:

Dans exploitation événement :

- rubrique : Action curative changée en Action immédiate
- ajout rubrique : Analyse et recherche des causes, item Cause racine,
- ajout rubrique : Capitalisation de l'évènement et du résultat des actions.

#### **Cf. Annexe § Informations à collecter en cas d'évènement de sécurité**

Et § 7.3. Définition du traitement et de la gestion des relevés d'évènement émis

- ☞ **point 1 : établir le logigramme de traitement de l'évènement**  
porteur de l'action : **L.P. Bugeat**

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse	Page 5/17
	14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)	

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

##### 4.1. Conseils et flashes publiés depuis la dernière réunion du 28/06/2013

Conseil 04/2013 : « Préparer son arrivée » : rédigé par J.L Rabilloud et publié le 10/09/13.

Conseil 05/2013 : « Gérer la panne de volets » : rédigé par B.Guaus et publié le 03/10/13.

Flash Sécurité des vols : « Purge essence », rédigé par G.Lounnas et publié le 03/10/13.

##### 4.2. Conseils à venir

Le rythme de publication n'étant plus mensuel (conséquence des résultats de l'enquête du début d'année !), la mention « du mois » est enlevée du titre.

La commission se donne comme **objectif annuel** de publier entre 6 et 8 conseils.

##### Conseil : « **En cas d'accident, suis-je bien assuré et que dois-je faire ?** »

Initialement ce conseil visait à pallier l'absence de compte rendu de la réunion organisée par le CA avec l'assureur le lundi 21 janvier 2013 (cf. Action 2012-SEPT : 22) !

Monique Caldérara, chargée de la COM' au CA, avait accepté de rédiger ce conseil et a initialisé cette rédaction avec l'assureur avec en entrée un document élaboré en avril 2008, intitulé INFORMATIONSUR LES CONTRATS D'ASSURANCE et transmis au Président du CA de l'époque.

*Décision* : vu le domaine d'application des divers contrats d'assurances, le sujet sort du cadre des Conseils Sécurité. Le document qui sera issu du travail avec l'assureur sera publié et diffusé par le CA sous un intitulé approprié. Ce conseil ne figure donc plus dans la planification des prochaines publications.

##### Conseil : « **Balise de détresse : pourquoi la déclencher et quand ?** »

*Décision* : proposition retenue – sera rédigé par B.Guaus.

##### Conseil : « **Durant la validité de mon "certificat d'aptitude physique et mentale" quels médicaments ou événements médicaux ou chirurgicaux suspendent cette aptitude et m'interdisent donc de voler et pour quelle durée ?** »

Sujet proposé par G.Lounnas après constat qu'un de ses élèves soit arrivé « pas très en forme » pour sa leçon en vol.

*Décision* : proposition retenue - sera rédigé par L.Spessotto, le texte sera validé par le Docteur B.Ladevie et le titre simplifié.

##### Conseil : « **Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat ?** »

*Décision* : changement de rédacteur- sera rédigé par D.Sonnois.

##### Conseil : « **Balise de détresse : pourquoi la déclencher et quand ?** »

*Décision* : proposition retenue - sera rédigé par B.Guaus.

##### Conseil : « **Les pièges de la désorientation spatiale, en survol maritime par temps brumeux** »

Sujet proposé par D.Sonnois à l'occasion de sa préparation à la sortie ACAT en Corse.

*Décision* : proposition à réexaminer en 2014

### 4.3. Planification des prochaines publications

*Les libellés ne sont pas définitifs.*

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur
06/2013	<i>Durant la validité de mon "certificat d'aptitude physique et mentale" quels médicaments ou événements médicaux ou chirurgicaux suspendent cette aptitude et m'interdisent donc de voler et pour quelle durée ?</i>	L.Spessotto
07/2013	Les consignes fournies aux passagers	LP.Bugeat
01/2014	Les dangers sournois d'un vol prolongé en altitude !	JL.Rabilloud
02/2014	Dans quelles situations dois-je volontairement interrompre un vol ?	T.Pereira
---/2014	Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat !	D.Sonnois
---/2014	Finale non stabilisée : se fixer un « plancher » de décision pour la remise de gaz !	T.Pereira
---/2014	Balise de détresse : pourquoi la déclencher et quand ?	B.Guaus
---/2014	Les pièges de la désorientation spatiale, en survol maritime par temps brumeux	

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

### 5.1. Constat Préalable d'Infraction (CPI) établi à l'encontre d'un avion ACAT

Bref rappel des faits

*Cf. détails en annexe*

Lors d'un vol d'instruction dans le voisinage de Muret une erreur d'affichage de la fréquence COM laisse le FI supposer qu'il n'y a pas de trafic et il s'engage dans la circulation d'aérodrome. Ultérieurement, après détection et correction de l'erreur, il établit le contact radio avec TWR.

Le Contrôleur en poste lui notifie qu'il ferait un Constat Préliminaire d'Infraction-CPI et s'entretient le jour même au téléphone avec le chef pilote de l'ACAT à propos de l'incident.

Le FI concerné peut être appelé à s'expliquer dans le cadre de la procédure d'analyse de l'incident.

*Décision* : attendre la fin de cette procédure pour le cas échéant rédiger un REX ou une communication interne à l'ACAT.

### 5.2. Rapprochement dangereux lors d'une intégration par l'intérieur du circuit à Graulhet

*Décision* : faire un rappel des procédures d'intégration dans le circuit en vol d'un aérodrome non contrôlé lors du séminaire ACAT de Février 2014.

### 5.3. Départ « rapide » et panne radio

Bref rappel des faits rapportés par le pilote et des échanges qui s'en suivent avec la CISOA

*Cf. détails en annexe*

Départ de Carcassonne après une check liste rapide, arrivée à Lasbordes avec des difficultés pour maintenir le contact radio avec TWR et son identification radar. Le pilote entame une recherche de panne fructueuse... Après l'atterrissage, le pilote monte à la vigie pour remercier le contrôleur en poste de son aide et de sa compréhension ainsi que pour un debriefing. Pour ce contrôleur « on ne peut pas se poser si pas de radio (sauf si discuté et agréé au préalable avec lui) ».

Nota : le CCA a été avisé par le Référent Sécurité Terrain de la teneur du debriefing fait par le CTL.

Dans son e.mail à l'animateur de la CISOA où il rapporte les faits, le pilote fait plusieurs remarques méritant une clarification.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse</b>	Page 7/17
	<b>14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)</b>	

Le pilote réagit à la diffusion de son e.mail aux membres de la CISOA et au CCA-LFCL de la manière suivante : « Bien que je n'ai pas de mal à partager cette expérience, je pensais que mon message resterait un peu plus privé »

*Décision* : rédiger un Conseil Sécurité ou préparer une communication à faire lors du séminaire ACAT de février 2014 à propos de l'attitude générique à avoir face à une panne d'équipement : détection, analyse, recherche de la cause et résolution de la panne.

**Porteur de l'action** : sera désigné ultérieurement

*Décision* : mentionner dans le fonctionnement de la CISOA l'exigence de discrétion dans les échanges entre membres de la CISOA et de désidentification systématique des sources

**Porteur de l'action** : sera désigné ultérieurement (cf.SGS).

## **6. Sécurité terrain LFCL (événements/avancement des actions)**

Remontée au CCA de la teneur du débriefing ci-dessus.....

Poursuite des travaux de rédaction du Guide des Bonnes Pratiques avec les RSV de l'Aéroclub Air France et ACTMP : les recommandations viseront à obtenir une meilleure séparation visuelle des flux de départ et d'arrivée dans le circuit ainsi qu'une moindre concentration du trafic et une réduction du bruit sur les zones urbanisées.

La publication est prévue pour la mi-novembre.

Un amendement du dossier VAC LFCL paraîtra le 17 octobre 2013 : il a été préparé lors des réunions tenues chaque mois entre le RST (Réfèrent Sécurité terrain) et le CCA (chef de la Circulation Aérienne).

## **7. Préparation de la mise en place du SGS**

Une réunion de travail spécifique, tenue le vendredi 18 octobre avait été décidée lors de la réunion trimestrielle du 04 octobre.

Les points ci-après ont été examinés :

### **7.1. Manuel SGS**

Il n'y a pas d'exigence quand à l'élaboration d'un manuel séparé : il suffit que les dispositions et règles internes pour la gestion de la sécurité soient décrites dans le Manuel Formation

### **7.2. Eléments d'entrée nécessaires à l'élaboration des dispositions et règles internes**

*Documents disponibles sur le site web ACAT*

- [Manuel Qualité](#)
- [Mission de la CISOA](#)

*Documents ATO ET SGS disponibles sur le [site web FFA](#)*

- [Guide de rédaction pour les aéroclubs](#)
- [Manuel ATO du Cercle Aérien Lille Métropole](#)
- [Manuel ATO de l'aéroclub de Gray et sa région](#)
- Manuel d'exploitation Andernos - Partie: [A](#), [B](#), [C](#), [D](#)
- [la mise en place du SGS](#)
- [Aérodagnostic SGS](#)
- [Présentation Aérodagnostic SGS](#)
- [Présentation SGS de Stéphane Hunault \(DSAC Nord\)](#)
- [Manuel de formation pratique PPL\(A\)](#)
- [Guide d'évaluation PPL\(A\) à l'attention de l'instructeur](#)
- [Livret de Progression LPE1](#)
- [Livret de Progression LPE2](#)



CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse	Page 8/17
	14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)	

Documents disponibles sur le site web DGAC (guides)

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide\\_ATO\\_sectionII.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Guide_ATO_sectionII.pdf)

[http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2011\\_GUIDE\\_SGS\\_FORMATION\\_rev1-3.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2011_GUIDE_SGS_FORMATION_rev1-3.pdf)

*Décision* : établir une matrice de corrélation entre les exigences de la réglementation sur le SGS et les recommandations du Guide DSAC – **porteur de l'action : D.Sonnois**

*État des lieux en matière de sécurité*

En matière de sécurité, il est essentiel de pouvoir identifier dans la situation actuelle (état initial) les points forts et les points d'amélioration nécessaires, le plus objectivement possible. La FFA propose pour cela « l'outil aero diagnostic ».

*Décision* : dresser un état des lieux de l'ACAT en matière de sécurité  
**porteur de l'action : M.Postal**

### 7.3. Définition du traitement et de la gestion des relevés d'événement émis

(Suite de l'action 2013-MAR-02). Il conviendrait de :

1. 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.
2. 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).

*Décisions*

*point 1* : établir le logigramme de traitement de l'événement  
**porteur de l'action : L.P. Bugeat**

*point 2* : 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

**porteur de l'action** : sera désigné ultérieurement

### 7.4. Délimitation du champ d'application du SGS (Périmètre)

*Question* : doit-on s'intéresser à la sécurité dans le seul cadre de l'activité de Formation ou bien pour l'ensemble des activités de l'Aéroclub ?

*Débat* :

L'activité Formation en aéroclub implique d'utiliser diverses ressources, notamment les avions, divers équipements, du carburant, une salle de cours, etc. qui sont également utilisées pour les autres activités.

Un événement quelconque survenant dans le cadre de ces autres activités peut affecter la sécurité de l'activité Formation.

Le bon sens suggère que le SGS couvre l'ensemble des activités aériennes de l'aéroclub (définies dans le Règlement intérieur - cf. RI) et ainsi que les ressources mise en œuvre pour les réaliser.

Identification des activités :

- la formation théorique et pratique (dite activité « école ») ayant pour objet(s) : PPL, LAPL, SEP(T) + variantes (VP), (RU), (TW), IR, GNSS, voltige, VFR nuit ;
- les autres opérations aériennes :
  - baptêmes de l'air, vols d'initiation (pack initiation), vols d'entraînement, voyages,
  - la voltige (vérifier si nécessité ATO : action Damien S),
  - le vol montagne (vérifier si nécessité ATO : action Damien S),



<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse</b>	Page 9/17
	<b>14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)</b>	

## 7.5. Gestion de la documentation

Gérer la documentation relative à la formation est l'une des exigences à satisfaire pour l'ATO et par voie de conséquence la documentation relative au SGS.

Pour gérer efficacement une documentation il convient au préalable de bien identifier et définir l'objet et la nature des documents concernés !

*Décision* : établir les règles pour la gestion de la documentation

**porteur de l'action : D.Sonnois**

## 8. Points divers

### 8.1. Conditions d'utilisation des avions mentionnées dans le Règlement Intérieur

Annexe A-Conditions d'utilisation des avions A.1. Groupes d'avions

*Constat* :

- le Diamond DA20 n'y est pas mentionné ;
- le tableau affiché au club précisant que tel groupe valide tel autre n'est pas dans le RI.

*Questions* :

- la logique de "validation" apporte-t-elle quelque chose au plan de la sécurité ? (n'est-ce pas "trop restrictif" ou "abusif" voire "inapproprié" ?) ;
- les conditions de revalidation par le FI (notamment sans effectuer un vol avec le pilote concerné au vu des éléments que ce dernier fournit) sont-elles précisées dans un document ?

Soumis au CA du 04 juillet, ce point a été débattu lors de la réunion FI du 09/09/2013.

Les représentants du CA présents à cette réunion ont proposé de clarifier l'article concerné du RI quant à la revalidation sans effectuer un vol. La modification du tableau et/ou de la logique de validation n'a pas été envisagée lors de cette réunion !

### 8.2. Nouveau transpondeur avec fonctionnalités additionnelles (F-GNNI)

La notice d'utilisation a été placée dans une rubrique du site web ACAT nouvellement créée à la page Documents/Opérations aériennes et intitulée « Equipements de bord ».

Cette publication a été annoncée via les NEWS le 12-10-2013.

### 8.3. Mise à jour des "check-list" suite au conseil sécurité « Gestion du carburant en vol... »

Les C/L détaillées des Robin mises à jour par leur auteur sont disponibles sur le site web ACAT à la page Documents/Opérations aériennes/Documents de bord.

### 8.4. Rédaction de consignes opérationnelles pour l'utilisation des réservoirs

*Avions concernés* : Gardan GY80, DR400-160 F-GUYA, SPRINTER

Le conseil sécurité « Gestion du carburant en vol : usage de réservoirs multiples, faut-il assécher ? », les prescriptions du manuel de vol du Gardan et la mise à jour des C/L des DR400 portant mention de l'autonomie résiduelle à l'apparition de l'alarme « essence bas niveau » suffisent au besoin.

Quant au SPRINTER, P.Gervais, responsable Mécanique au CA, coordonne la mise à jour du Manuel de vol, non amendé suite à la condamnation des réservoirs d'aile extérieurs.

### 8.5. Mise à jour de la fiche "En cas de difficulté, d'incident, d'accident" et affichage

La fiche a été mise à jour et est disponible sur le site web ACAT à la page Documents/Opérations aériennes/Consignes opérationnelles.

Un exemplaire est affiché sur la borne sécurité en salle OPS.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse	Page 10/17
	14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)	

## 8.6. Renseignement de la colonne "Observations" des carnets de route

*Constat* : la note affichée au club n'a toujours pas fait l'objet d'une communication (news) à l'ensemble des pilotes ACAT et l'article "3.4.3 Restitution de l'avion après le vol" du Règlement intérieur n'est pas cohérent avec les dispositions de cette note !

*Décision* : ce point a été soumis au CA du 04 juillet.

Un diaporama reprenant les éléments de la note et la complétant a été rédigé par Pierre Gervais, responsable Mécanique au CA, et publié sous l'intitulé « Pilote & Mécanique » sur le site web ACAT à la page Documents/Opérations aériennes/Documents de bord.

Cette publication a été annoncée via les NEWS le 12-10-2013.

## 8.7. Utilisation de gilets fluorescents pour se déplacer à pied sur l'aire de trafic

Suite aux difficultés relatées par un membre de la CISOA lors d'une escale en Espagne sur l'aéroport de San Sebastian, il est suggéré de mettre à disposition dans chaque avion des gilets fluorescents pour les allées et venues au sol du pilote et de ses passagers.

Bien que chaque pilote ait la possibilité d'utiliser le gilet qui réglementairement doit être dans son automobile, ceci permettrait à l'ACAT de fournir à ses pilotes le moyen de satisfaire « à coup sûr » aux règles de sécurité en vigueur sur certains aérodromes de France et de Navarre.

*Décisions* :

- 1- ajouter l'emport de gilets fluorescents à la rubrique ad hoc du [Mémento Réglementation et Sécurité des vols](#) et du [Guide d'action et vérification Robin DR42](#), (**porteur de l'action : J.Loury**) ;
- 2- proposer au prochain CA l'achat et la mise en place dans chaque avion d'un nombre de gilets fluorescents égal au nombre de sièges (**porteur de l'action : J.Loury**).

## 8.8. Séminaire de février 2014

Brainstorming sur les sujets à traiter, appel à idées et à intervenants (en interne, auprès d'autres ACB ?) : **point non traité**

## 9. Tableau récapitulatif des actions ouvertes

### Action 2010

37	Élaborer une fiche « Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR »	J.Loury LP.Bugeat	14/01/11 (report)
En attente de disponibilité des personnes en charge pour la clore			

### Actions 2013

2013-MAR-02	P1	Elaborer un 1 <sup>er</sup> draft de Formulaire de Relevé d'Événement, adapté aux activités de l'ACAT et son organisation pour la Gestion de la Sécurité	M.Postal	28/06/13
<p>Draft du 28 juin 2013 (principales rubriques et informations obligatoires à renseigner identifiées) accepté le 04/10 <u>avec quelques amendements</u> :</p> <p>Chargement Il inclut le carburant embarqué ainsi que la quantité d'huile.</p> <p>Contexte Décidé en réunion pour couvrir l'information du type vol en double, rallye, etc., mais j'ai considéré que c'était couvert par « type de vol ».</p> <p>Circonstances Ajouté pour inclure les évènements au sol, lors des manipulations avion, de l'avitaillement ou des évènements impliquant les infrastructures en général.</p> <p>Organisme de la circulation aérienne Cela inclut maintenant l'information sur la rédaction d'un Constat Préliminaire d'Incident (CPI) ou 'initialisation d'une procédure Airprox, par exemple.</p> <p><u>2- Exploitation de l'évènement</u> Nouvelle partie, pour recenser les éléments à prendre en compte. A noter : certains recueils donnent une cotation du risque en déterminant la criticité : Criticité = Occurrence x Détectabilité x Gravité. Cela peut aider à la décision d'une action curative (immédiate)/corrective/préventive, mais il faut alors définir les valeurs que peuvent prendre ces trois paramètres et se donner une échelle de la criticité : je ne l'ai pas intégré, mais ça peut se discuter.</p> <p><u>Réunion du 18 octobre 2013:</u> Dans exploitation événement :  <ul style="list-style-type: none"> <li>- rubrique : Action curative changée en Action immédiate</li> <li>- ajout rubrique : Analyse et recherche des causes, item Cause racine,</li> <li>- ajout rubrique : Capitalisation de l'évènement et du résultat des actions.</li> </ul> </p> <p>Cf. <b>Annexe § Informations à collecter en cas d'évènement de sécurité</b> Et § 7.3. <b>Définition du traitement et de la gestion des relevés d'évènement émis</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ <b>point 1 : établir le logigramme de traitement de l'évènement</b> <b>porteur de l'action : L.P. Bugeat</b></li> </ul> </p>				
2013-OCT-03	P1	rédiger un Conseil Sécurité ou préparer une communication à faire lors du séminaire ACAT de février 2014 à propos de l'attitude générique à avoir face à une panne d'équipement : détection, analyse, recherche de la cause et résolution de la panne	ad	Séminaire 2014

2013-OCT-04	P2	mentionner dans le fonctionnement de la CISOA l'exigence de discrétion dans les échanges entre membres de la CISOA et de désidentification systématique des sources	ad	
2013-OCT-05	P2	suite à un Rapprochement dangereux lors d'une intégration par l'intérieur du circuit à Graulhet faire un rappel des procédures d'intégration dans le circuit en vol d'un aérodrome non contrôlé	ad	Séminaire 2014
2013-OCT-06	P1	établir une matrice de corrélation entre les exigences de la réglementation sur le SGS et les recommandations du Guide DSAC	D.Sonnois	
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	ad	
2013-OCT-08	P2	établir les règles pour la gestion de la documentation	D.Sonnois	
2013-OCT-09	P2	dresser un état des lieux de l'ACAT en matière de sécurité (avec l'outil aero diagnostic)	M.Postal	
2013-OCT-10	P1	ajouter l'emport de gilets fluorescents à la rubrique ad hoc du Mémento Réglementation et Sécurité des vols et du Guide d'action et vérification Robin DR42	J.Loury	
2013-OCT-11	P1	proposer au prochain CA l'achat et la mise en place dans chaque avion d'un nombre de gilets fluorescents égal au nombre de sièges	J.Loury	

## Annexe

### Recueil des documents à insérer dans la documentation pour l'ATO

Manuel d'opérations MANOPS	Manuel de Formation MANFOR	Manuel de Sécurité SGS	AUTRES
- Consignes de sécurité	- Gestion de la doc de bord (remplissage du CDR etc...)	- Verrouillage siège DR400	
- Avitaillement (code 8561 + conseil de sécurité relatif)	- Manuel de formation à la voltige	- Pénétration en espace de classe D	
- Gilets de sauvetage	-	- Recueil d'évènement	
- Politique avitaillement (fuel, huile, THS...)	-	-	
- Panne radio en vol avec avion basé LFCL	-	-	
- Sortie en fin de piste	-	-	
- (Horamètre)	-	-	

### Informations à collecter en cas d'évènement de sécurité

(En vue d'élaborer un formulaire de Recueil d'évènement)

Information	Détails	Confidentialité ?	Remarque
<b>Evènement</b>			
Date du recueil		Non	A reporter à la fin du document
Reference		Non	Inutile, si on n'attend pas plus d'un incident par jour !
Date de l'évènement	Peut être différente de la date du recueil	Non	
Heure de l'évènement	Aube, journée, soir	Non	
Lieu de l'évènement	Aérodrome ou localisation géographique	Oui, si banalisé	
Circonstances	Vol, sol, environnement, avitaillement, (infrastructure, ...)	Non	
Nature du vol	Local, voyage, instruction, DC, solo,	Non	
Conditions météo	Vent, visibilité, nuages et autres phénomènes lié à l'évènement	Non	
Source	D'où vient la connaissance de l'évènement	Oui	
Organisme de la Circulation Aérienne informé	Si une assistance a été demandée par exemple	Non	Ou si un rapport d'incident a été rédigé, ou un Airprox créé.
<b>Avion</b>			

Information	Détails	Confidentialité ?	Remarque
Modèle	DR400, DA20, ...	Non	
Immatriculation	F-....	Oui	
Chargement	Nbre de pax, masse, carburant, huile...	Non	
Configuration	Volets, train	Non	
Phase de vol	Décollage, montée, ...	Non	
<b>Equipage/pilote</b>			
Titres aéronautiques	Type de licences, de qualification	Non	
Expérience	Dans les 3 mois, Totale	Non	
Description de l'évènement	Texte libre	Non	Si le pilote est celui qui rapporte l'évènement.

<b>Exploitation de l'évènement</b>			
<b>Action immédiate</b>			
Oui	Description : modification avion, procédure, autre		
Non	Justification		
<b>Analyse et recherche des causes</b>			
Cause racine			
<b>Action corrective/préventive</b>			
Non	Justification		
Oui	Description : modification avion, procédure, autre		
Calendrier	Echéance		
Avancement	Ouverte/en cours/ close		
<b>Capitalisation de l'évènement et du résultat des actions</b>			

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse</b>	Page 15/17
	<b>14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)</b>	

## **Constat Préalable d'Infraction (CPI) établi à l'encontre d'un avion ACAT**

### Rappel des faits et suite donnée

Lors d'un vol d'instruction dans le voisinage de Muret une erreur d'affichage de la fréquence COM laisse le FI supposer qu'il n'y a pas de trafic et il s'engage dans la circulation d'aérodrome. Ultérieurement, après détection et correction de l'erreur, il établit le contact radio avec TWR.

Le Contrôleur en poste lui notifie qu'il ferait un Constat Préliminaire d'Infraction-CPI et s'entretient le jour même au téléphone avec le chef pilote de l'ACAT à propos de l'incident.

Quelques semaines après l'incident, le FI contacte le directeur d'aérodrome pour connaître la suite donnée à l'incident en lui confirmant qu'il était bien sûr extrêmement conscient de sa grossière erreur, et qu'il en restait abasourdi vue son ancienneté comme pilote et instructeur !

Le directeur d'aérodrome lui à indiqué que « nul n'est à l'abri d'une erreur et qu'il faut surtout éviter de la reproduire et que le CPI avait bien été transmis mais sans demande de sanction car il n'y avait pas eu de mise en danger d'autres trafics et que « nous ne sommes pas là pour sanctionner mais pour mettre en garde et rappeler les bonnes pratiques » ce qui avait été fait le jour même via l'entretien téléphonique du contrôleur avec le chef pilote ACAT ».

### **Départ « rapide » et panne radio**

#### Faits rapportés par le pilote qu'il qualifie de « petite mésaventure »

J'ai pris FG... pour aller faire un petit vol et ai mis XXX dans mes bagages.

Nous sommes partis vers Carcassonne pour un vol sans histoire.

A l'atterrissage on m'a proposé de me stationner ce que j'ai refusé et ai demandé un retour immédiat sur Lasbordes, accordé sans pb.

Première remarque qui aura sans doute une importance pour la suite. On est remonté vers le point F, et là au lieu de faire une check moteur tranquille je me rappelle avoir dit à XXX "on fait une check moteur rapide" (Rem1).

Décollage sans pb, tour de ville sud accordé par le contrôleur pour admirer la Cité, et retour vers AE.

Arrivée à AE, 2900ft, il y avait un autre trafic 200ft plus bas. Avant même le contact avec la tour j'ai signalé que je faisais un 360 d'attente pour récupérer le visuel, que l'autre avion avait déclaré avoir.

Puis contact tour qui me demande de rappeler à 1min de la vent arrière 34. (Rem2)

Le début des soucis.

A 2 min la tour me demande de confirmer ma position car la visi n'est pas bonne (brumeux).

Je transmets mais là, la tour me signale qu'elle ne me reçoit que très mal.

Il y a qq échange que je capte très bien, mais la tour me confirme que quand je transmets elle ne me reçoit pas.

Elle demande à l'autre avion pour savoir s'il m'entend il reporte que mon dernier message entendu me signalait à 2 min de la vent arrière.

La tour me donne un code xpdr 1260 que j'affiche.

Elle finit par me dire que je suis en panne radio.

Je suis alors à 1mn de la vent arrière. (Rem3)

La tour prend l'initiative de me donner une clearance d'intégration en vent arrière.

Pendant tout le temps je continue à essayer de transmettre en fonction de l'avance de mon vol.

Pendant la vent arrière je continue à chercher l'origine de la panne (un échange de connecteur de



<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse</b>	Page 16/17
	<b>14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)</b>	

casque vers le côté passager n'a rien donné entre AE et vent arrière).

Mon super passager XXX (merci!) me signale alors que les phares ne sont pas allumés.

Je regarde alors l'indicateur de tension batterie qui est ~0, ce qui dirige ma recherche vers le commutateur ALT qui est sur OFF.

Je le remets ON et au bout de 10s je peux enfin repasser un message; je suis en fin de vent arrière. La charge batterie est à nouveau dans le vert.

En base le contrôleur me signale qu'il a enfin l'identification radar

La suite du vol est normale.

Je suis ensuite monté à la tour pour remercier le contrôleur de son aide et de sa compréhension.

Il a été très agréable.

On a regardé la VAC de LFCL ensemble et pour lui il est clair qu'on ne peut pas se poser si pas de radio (sauf si discuté et agréé au préalable avec lui). (Rem5)

Rem1: Je ne pense pas qu'il y ait un check Alt au moment de la check essai moteur ni avant alignement. C'est normal (il est normalement sur ON après la check mise en route), de toute façon je n'ai pas lu la check liste et ai fait "de mémoire"/"au juger". C'est pas beau je n'en suis pas fier, j'aurais du le voir dans l'item "paramètres moteur". Je ne sais pas si le commut Alt était sur ON à ce moment là. Je l'ai peut être mis involontairement sur OFF en vol en mettant des choses dans le vide poche.

Je n'ai pas vu l'alarme charge en vol. Je ne rappelle pas avoir vérifié au décollage si elle fonctionnait (test lampe que j'ai fait mais je ne me rappelle pas avoir regardé cette lampe).

Je n'ai pas fait de check en vol en regardant se commutateur. Il est important quand on fait une check de la faire non pas mécaniquement en la survolant mais en "s'arrêtant" sur cheque élément pour le regarder et analyser si son état est correct.

Rem2: Le message de rappel à 1 min de la vent arrière n'est pas une clearance.

Rem3: J'aurais du une fois la panne constaté me dérouter (disons ne pas continuer vers la vent arrière).

Je n'étais pas mentalement prêt à gérer une panne radio alors que vous avez fait des memo sécurité et que c'est écrit dans les checks. (Rem4)

Rem4: A mon avis dans le training et les divers vols qu'on refait après avec instructeur, on ne fait pas assez de simulation de panne.

Par ailleurs je pense qu'on devrait plus insister sur la connaissance de l'avion (c'est notre responsabilité de pilote que de le connaître bien mais on devrait nous le rappeler) pour nous aider dans l'identification des pannes.

Rem5: Dans le memo "consignes ops en cas de difficulté" (lien dans ton message sur le site du 8 juillet) on peu lire: "Panne radio en vol: ... exécuter la dernière clearance... . En cas d'urgence ... **ou par dérogation si la panne survient à LFCL**, se présenter à la verticale ..."

Je ne pense pas que cette dérogation soit "acceptée" par le contrôle de LFCL, au moins par le contrôleur que j'ai vu (qui a été parfait par ailleurs). A vérifier.

Réponse faite par l'animateur de la CISOA au pilote

J'ai pris le temps de relire plus à fond ton REX, que je communique aux membres de la CISOA et au CCA-LFCL (Chef de la Circulation Aérienne à LFCL - Philippe Dias) qui sera évidemment fort étonné de ce que t'a indiqué le CTL (Rem 5) et ne manquera pas d'en discuter avec lui.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE AIRBUS-France Toulouse</b>	Page 17/17
	<b>14 et 15 èmes réunions (vendredi 04 et 18 oct. 2013)</b>	

QUESTION : afin de faciliter le cas échéant l'écoute de bande, confirmes-tu que ton vol s'est déroulé le JJ MM entre HR:MN et HR:MN LT et que le problème de communication radio est intervenu à l'arrivée, soit un peu avant HR:MN LT ?

Voici mon analyse qui complète la tienne, très pertinente.

**Rem 1** : tu en tires toi-même les leçons que je résumerai ainsi : on ne se précipite pas, un temps pour chaque chose et chaque chose en son temps !!!

Je confirme avoir récemment fait une remarque à l'un de mes élèves qui, sur DR400, avait oublié de mettre l'alternateur sur ON après la séquence de démarrage du moteur et qui ne l'a pas détecté lors des Essais moteur.

Je m'étais alors donné l'action d'analyser la C/L pour déterminer s'il y avait un "manque" quelque part !

J'avais écrit en conclusion du dernier Flash Sécurité des Vols publié en interne à l'ACAT (en PJ pour CCA-LFCL) intitulé "un nid dans votre moteur = danger ! " : chaque item de la visite prévol est fondé et doit être vérifié avec la plus grande attention !

Ceci s'applique aussi à chaque item d'une check-list.

**Rem 2** : exact. C'est un compte rendu de position. La réponse du CTL au compte-rendu de position est soit la clairance (autorisation) pour "entrer en vent arrière" soit l'ordre de "rester en dehors du circuit" ou de "rejoindre la verticale

**Rem 3** : F-GORM étant basé à LFCL tu n'avais pas obligation de te dérouter. Comme le précise la procédure "panne radio en vol" que tu connais bien, il faut poursuivre l'arrivée vers l'aérodrome mais faire une verticale terrain avant de rejoindre la vent arrière sans gêner les autres.

QUESTION : ton texte laissant supposer que tu ne considérais pas être en panne de transpondeur, avais-tu pensé à afficher 7600 ?

**Rem 4** : OK.

**Rem 5** : je suis très surpris qu'au debriefing le CTL t'ait affirmé qu'un aéronef basé en panne radio ne puisse pas atterrir à LFCL alors que la dérogation est tout ce qu'il y a de plus officiel (cf. Bulletin Sécurité LFCL- Octobre 2012 - page 2 - article : "Procédure dérogatoire pour les usagers basés en panne radio" et évoquée à nouveau dans le Bulletin Sécurité LFCL- Avril 2013 en page 5 à l'article. "N'en demandons pas trop à Madame IRMA ! " signé du CCA-LFCL. Certes elle n'est pas spécifiée dans les consignes de la VAC, ce qui est normal s'agissant d'une dérogation !

#### Réponse du pilote à l'animateur de la CISOA

Bien que je n'ai pas de mal à partager cette expérience, je pensais que mon message resterait un peu plus privé.

#### Réponse faite par l'animateur de la CISOA au pilote

Les personnes destinataires ne sont que les membres actuels de la CISOA et le CCA-LFCL, pour ce qui concerne ce que t'a dit le CTL !

Pour la commission, il n'y a pas d'autres intentions que celle d'analyser ton témoignage pour le cas échéant définir une action de sécurité en relation par exemple avec ta rem 4 au sujet de ce que les FI devraient mieux faire ou faire, notamment lors des vols de prorogation.

Si une telle action devait être décidée par la commission et faire référence à ton REX, celui-ci serait bien évidemment "désidentifié".