
	AÉRO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	Compte rendu de la 10ème réunion du vendredi 08 juin 2012	Page 1/10

<u>/1945 Membres de la commission présents</u> : Louis-Patrice BUGEAT, Bruno GUAUS, Jacques LOURY, Thierry PEREIRA, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD.	<u>Autres présents</u> : néant
<u>Membres de la commission absents, excusés</u> : Gaëtan MARION	

Nota : ce compte rendu comporte une Annexe, faisant l'objet d'un autre fichier

1. Avancement/clôture des actions encore ouvertes

- **2010-37** : élaborer une fiche « Perfectionnement à l'utilisation du VOR, de l'ADF et du GPS en VFR » (porteurs : J.Loury - LP.Bugeat)

Action ouverte : à finaliser !

- **2011-AVR : 10** : préparer une synthèse des réponses à la question : « Pilotes, que pouvez-vous attendre d'un instructeur ? » (porteur : B.Guaus)

La synthèse est validée avec l'intitulé : « Que peut-on attendre d'un instructeur en aéroclub ». La publication d'un article sur ce sujet dans Info Pilote a été évoquée, sans qu'une décision soit prise en ce sens, pour le moment. En marge de cette action et après divers échanges entre J.Loury et G.Lounnas au sujet de l'autorité que peut exercer un FI vis-à-vis d'un pilote mettant ou risquant de mettre autrui en danger avec un avion de l'aéroclub, un document intitulé « Mandat de l'instructeur de vol pour la sécurité des vols-Argumentaire pour insérer un nouvel article dans le Règlement intérieur » a été rédigé.

La diffusion de ces documents sera limitée à l'équipe pédagogique (pas de classement sur le site web ACAT). G.Lounnas pourra les présenter au CA.

Action close

- **2011-MAI : 12** : inventorier et présenter en commission les consignes opérationnelles existantes, qu'elles soient ou non encore en vigueur ou pertinentes (porteur : T.Pereira) (conditionne la clôture des actions **2011-MAI : 13 et 2011-MAI : 14**).

J.Loury a transmis les documents en sa possession à T.Pereira, qui par ailleurs a rassemblé de nombreux documents, pour la plupart obsolètes : un tri reste à faire, notamment pour préparer le passage en ATO, travail qui dépasse le domaine d'action de la CISOA.

Action ouverte : échéance repoussée au 2 septembre 2012.

Au cours de la discussion, une remarque a été faite concernant une étiquette apposée sur le tableau de bord des DR400 à propos de la vérification du verrouillage des sièges-avant : l'importance de cette vérification implique un libellé permettant au pilote de l'interpréter aisément.

Décision : rédiger une consigne de verrouillage des sièges-avant et l'illustrer par un schéma et/ou une photo des éléments à vérifier et donnant le cas échéant la référence des rapports du BEA sur des accidents ayant eu pour cause le recul brutal du siège du pilote ou du passager avant (action : T.Pereira).

- **2011-MAI : 18** : « Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol (alias « Pack Sécurité Sol ») (porteur : M.Postal)
- Action ouverte** : échéance repoussée au 28 septembre 2012- M.Postal souhaite en clarifier le

CISOA Compte rendu	AÉRO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 2/10
	10 ^{ème} réunion du vendredi 08 juin 2012	

cadre afin d'éviter de développer quelque chose qui ne corresponde pas avec les attendus.

- **2011-MAI : 19** : Complément du 25/11/11 : introduire le tableau des type et grade et niveaux min-max dans la fiche Avitaillement (porteur : T.Pereira)

Action close

- **2011-NOV : 29** : Sondage sur la communication et les publications de la CISOA (porteur : M.Postal)

Le sondage a été ouvert sur le site web ACAT du 03 au 30 avril. 123 personnes se sont exprimées. Les résultats bruts ont été transmis par G. Riddick le 04 mai.

L'analyse des résultats a permis de définir trois axes d'amélioration :

1. Répartition des éléments du conseil entre courriel de notification et version développée ;
2. Taille du conseil et mise à disposition de synthèses ;
3. « Convivialité des échanges » dans le domaine de la Sécurité.

Les décisions afférentes à ces axes ainsi que les résultats complets du sondage sont présentés dans le document « CISOA Enquête avril2012-résultats.doc ».

Action close

Un courriel remerciera les membres ACAT d'avoir participé au sondage et les invitera à consulter ses résultats complets (action J.Loury).

A l'occasion d'une autre communication, l'organisation de la CISOA avec la liste des membres sera rappelée (action J.Loury).

L'insertion à la rubrique « L'équipe » de la page d'accueil du site web ACAT des photos des membres de la commission sera demandée au webmaster (action J.Loury).

La possibilité sera demandée au webmaster d'insérer dans le courriel de notification d'accueil de liens vers des documents (action J.Loury).

Publication de « Flash Sécurité des vols » : les modalités de rédaction et de diffusion de ce genre de messages restent à définir par la commission (dénomination ? dans quelle situation ? par qui ? etc.).

- **2012-MAR : 01** : proposer une « phrase choc » en vue d'une communication de rappel de l'existence de « Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion » et la nécessité de les appliquer. (porteur : T.Pereira)

La phrase choc proposée était « Avion nettoyé & rangé = Propreté & Sécurité ».

La phrase « AVION PROPRE & ABRITÉ = CIVILITÉ & SÉCURITÉ » est retenue après une concertation post-réunion.

Action close

Un « poster » reprenant les items "DÉCHARGEMENT - STATIONNEMENT" et "AU HANGAR" de la C/L détaillée DR400 avec en surimpression un « encadré » contenant cette phrase sera élaboré pour affichage dans les hangars (action J.Loury).

2012-MAR : 02 : élaborer, en vue d'un affichage permanent, un résumé des « Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion », en deux parties : l'une à propos du stationnement sur les parkings de l'ACAT ; l'autre à propos de l'amarrage et de la protection en cas de stationnement prolongé hors d'un hangar (porteur : G.Marion)

Action ouverte : échéance repoussée au 21 septembre 2012

CISOA Compte rendu	AÉRO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 3/10
	10 ^{ème} réunion du vendredi 08 juin 2012	

- **2012-MAR : 03** : répondre au rapport du pilote ayant effectué par inadvertance un dépassement dans le tour de piste (porteur : T.Pereira)

Le pilote a été sollicité pour rédiger un REX-FFA.

Action close

- **2012-MAR : 04** : analyser le rapport du pilote ayant effectué par inadvertance un dépassement dans le tour de piste et donner un avis sur ce que la CISOA peut en tirer comme enseignement en Sécurité des Vols (porteur : Tous)

Diverses réponses ont été adressées au pilote par quelques membres de la commission (Cf. courriels 1 à 4 dans l'annexe au présent compte-rendu).

Action close

- **2012-MAR : 05** : interroger le Chef de la CA à propos :
 - de l'emprise de l'aire de trafic et de ses frontières avec d'une part l'aire de mouvement et d'autre part la partie « privée » fréquentée par les usagers ou occupée par leurs installations ;
 - du contrôle des mouvements et du stationnement d'aéronefs sur l'aire de trafic par le Service de Contrôle de la Circulation d'Aérodrome (TWR) (porteur : J.Loury).

La réponse du CCA est transcrite en page 4 de l'annexe au présent compte-rendu.

Action close

Décision 1 : vérifier s'il n'a pas des différences de niveau trop importantes entre la partie revêtue et les deux bandes en herbe jouxtant le parking du Hangar n°1, qui dans ce cas devront être comblées (action : B. Gaus).

Remarque : l'utilisation de ces deux bandes a pour but d'accéder plus facilement au parking du Hangar n°1 mais devra se faire avec les restrictions d'usage de toute surface non revêtue (fortes pluies, herbe haute, etc.).

Décision 2 : préparer une communication indiquant la possibilité de désengorger les parkings ACAT en utilisant momentanément la partie adjacente du parking de la Tour de Contrôle (action : B. Gaus).

- **2012-MAR : 06** : identifier le niveau d'huile le plus bas permettant à un moteur de fonctionner sans risque d'endommagement (porteur : J.Loury).

Cette identification est présentée en pages 5 à 8 de l'annexe au présent compte-rendu.

Action close

La commission considère que la publication sur le site web ACAT de ces informations pourrait être mal interprétée.

Décision : préparer un **Flash sécurité des Vols** « rappelant, qu'en cas de perte inopinée d'huile, un moteur peut encore fonctionner un certain temps, de préférence à puissance limitée et que l'on peut de ce fait tenter de rejoindre un terrain proche tout en se préparant à un atterrissage forcé » (action : J.loury)

- **2012-MAR : 07** : diffuser à tous les membres de l'ACAT avec un commentaire approprié, l'article de M.Barry intitulé « Contrôle de la trajectoire après l'envol Rotation prématurée, absence de palier = danger » (INFO PILOTE n°672 Mars 2012) (porteur : T.Pereira).

Un scan de l'article est posté sur le site web ACAT sous l'intitulé « Le second régime au décollage : Le phénomène bien résumé, mais à éviter ! » (Documents/Formation théorique et pratique/Le kiosque des élèves)

Action close

2. Conseils Sécurité du mois

Le conseil « Préparation des vols : rappel des actions à long, moyen et court termes » a été publié le 30 avril (réf. 04-2012) avec l'intitulé « Préparer un vol : un travail à accomplir en deux phases ! ».

Le conseil « Tourbillon de sillage = danger ! » a été publié le 06 juin (réf. 05-2012) avec l'intitulé « Les tourbillons de sillage ... un piège invisible ! ».

Les prochaines publications sont planifiées comme suit (le libellé du conseil n'est pas définitif) :

Mois	Sujet traité	Rédacteur
Juin	Démarrer et arrêter un moteur d'avion : tout un art !	G.Marion
Juillet	Evolutions en sécurité : les nombres "porte bonheur" 1.3Vs- 1.45Vs	J.Loury
Août	Interrompre un décollage et gérer une panne après décollage	B.Guaus T.Pereira
Septembre	Précautions à prendre avant l'emploi de l'information aéronautique contenue dans la base de données des récepteurs GPS	LP.Bugeat
	L'avitaillement, une opération routinière mais délicate !	
	Signification des alarmes « bas niveau carburant », gestion du carburant si plusieurs réservoirs (faut-il assécher ou non ?)	LP.Bugeat
	Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat !	J.Loury
	SSLIA : Niveau 1 (ou 2 ou 3 ou 4) ! De quoi s'agit-il ?	
	Transpondeur mode « S » : toujours plus Speed !	
	La richesse pour tous : une simple question de mixture	B.Guaus

3. Événements relatifs à la sécurité des opérations survenus en mars, avril et mai 2012 et identification des actions de prévention à mener

a. Quasi sortie de piste du F-GSBJ à Arcachon (Cf. **courriel 5** en annexe)

G.Lounnas prépare une « Information au FI » à propos de la suppression du « livret de liaison mécanique », suite à l'audit DSAC et de la mise à jour du Règlement intérieur : cette « information » rappelle l'obligation, après une sortie de piste ou un atterrissage dur ou le passage dans de fortes turbulences, de faire vérifier l'avion par le mécanicien en charge du maintien de sa navigabilité.

b. Sortie de piste d'un DR400 au décollage d'un vol solo, par léger vent de travers : focalisation de l'attention sur l'action à exercer sur le manche.

À relier à la décision prise en relation avec l'événement a) ci-dessus

c. Entrée dans le circuit l'étape de base de deux avions ACAT alors que l'aérodrome est en régime d'auto info.

d. Non-respect de la consigne particulière en vigueur à Graulhet relative à l'interdiction de l'utilisation simultanée des deux pistes ! (Cf. **courriel 6** en annexe)

Décision pour les points c) et d) ci-dessus : rédaction et publication d'un « **Flash Sécurité des Vols** » rappelant d'une part les règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome en Auto Information et d'autre part qu'il convient de respecter les consignes en vigueur sur les aérodromes, en particulier ceux dotés de deux pistes parallèles (action : T.Pereira).

CISOA Compte rendu	AÉRO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 5/10
	10 ^{ème} réunion du vendredi 08 juin 2012	

- e. Après une arrivée par AE, en entrant dans le circuit en branche vent arrière, situation de quasi collision d'un avion de l'ACAT avec un avion non basé semblant ne pas connaître la position exacte du point DN (Cf. **courriels 7** en annexe)

Cet évènement a été évoqué lors de la réunion du Réseau des Référents sécurité tenue le lundi 04 juin (cf. Rubrique §4. Points divers ci-dessous : point n°6).
Le pilote ACAT concerné n'a pas jugé pertinent de déposer un Airprox.

Les présents à la réunion de la CISOA considèrent que l'évènement survenu est grave et qu'il aurait justifié un Airprox. Ils ont également évoqué l'existence d'une consigne au sujet de l'Airprox [Cf. [Consignes opérationnelles « En cas de difficulté, incident et d'accident » \(25 mai 2010\)](#) feuillet placé à demeure à bord des avions] ainsi libellée :

INCIDENT DE CIRCULATION AÉRIENNE (AIRPROX)

Si une quasi collision ou un problème de contrôle aérien justifie un AIRPROX, noter les informations utiles et aviser le Responsable Pédagogique ou un FI avant d'envoyer le rapport.

L'Airprox répond à une procédure précise : dès constatation de l'évènement, un message initial « Rapprochement estimé dangereux », dit « Message initial Airprox », est adressé, par voie de communication air-sol, par le commandant de bord à l'organisme de la circulation aérienne avec lequel il est alors en contact, etc.

Il n'est pas certain que cette procédure soit connue de tous !

Décision 1 : préparer une communication rappelant la [procédure Airprox](#) (action : J.Loury)

Décision 2 : J.Loury a demandé au pilote ACAT concerné de documenter le REX-FFA : celui-ci a accepté de le faire !

4. Points divers

1. Confusion de TWR entre deux ACFT portant les mêmes deux ou trois dernières lettres de leur immatriculation, ayant entraîné des difficultés de gestion du trafic et pour les pilotes des difficultés de conduite de leur vol.

Comment fait-on pour trouver l'occasion de « rappeler :

- qu'en Auto info le pilote doit veiller à utiliser une contraction de l'immatriculation qui ne puisse pas être confondue avec celle d'un autre avion d'immatriculation voisine ;
- lorsque les messages sont échangés avec un organisme de contrôle de la CA, ce n'est pas le pilote mais le contrôleur qui choisit la contraction de l'indicatif à utiliser, ce choix n'étant pas formalisé « explicitement » mais « implicitement » dans le(s) message(s) du contrôleur » ?

Point non traité mais clos par le point 6 ci-dessous

2. Que faire en cas d'accident ?

Est-ce bien à la commission de mener la réflexion sur le problème de la responsabilité civile et/ou pénale du FI vis-à-vis des dommages corporels qu'il pourrait causer à un passager se trouvant à bord de l'avion, en plus de l'élève, lors d'une séance d'instruction en vol ?

Si oui : comment le fait-on ? Si non : qui à l'ACAT s'en occupe et quand ?

Par ailleurs comment peut-on recommander au CA-ACAT d'examiner les « Contrats d'assurance » en même temps que le « Règlement intérieur » ?

Rappel : ceci avait été mentionné dans la planche « CISOA : Perspectives pour 2012 et au-delà » présentée lors de la dernière AG. Il s'agit d'identifier les diverses « exclusions » ou « lacunes » ou situations évoquées par l'avocate Maître Sylvie Fontanié et l'expert d'ALLIANZ ASSURANCE lors de deux séminaires organisés par FFA/CRA16 : « FFA-FI » (LFCL 05/04/08) - « FFA à l'écoute » (ENAC 14/01/12).

Cette analyse peut conduire à l'ajout de clauses particulières aux contrats d'assurances et à des amendements au Règlement intérieur.

Point non traité

CISOA Compte rendu	AÉRO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 6/10
	10 ème réunion du vendredi 08 juin 2012	

3. Mise à jour du Règlement intérieur suite à l'action 2011 JAN 03

Le secrétaire général du CA a été relancé oralement après constat que le RI n'a pas été amendé par un article sur « le devoir, l'intérêt et la nécessité pour tout pilote, quelles que soient les qualifications qu'il détient ou l'étendue de son expérience, de "rendre compte" de tout évènement ayant compromis ou pouvant compromettre la sécurité et dont il est l'acteur principal ».

L'amendement du paragraphe 3.4.3 du RI a été abordé en CA le 07 juin 2012.

Mise à jour du RI à surveiller

4. Prise en compte par la CISOA de certaines actions résultant de l'audit DSAC

Comment est organisée l'élaboration des réponses à faire par l'ACAT aux remarques formulées par les auditeurs, l'élimination des écarts (non-conformités) et la planification des actions correctives (élimination des causes des écarts) ?

La CISOA a-t-elle des actions correctives à mener ?

Point non traité

5. Préparation de l'ACAT à devenir Organisme de Formation Approuvé (ATO)

La commission va-t-elle contribuer à la mise en place du SGS (Système de Gestion de la Sécurité) ?

Si oui : comment et quand ?

Si non : qui à l'ACAT s'en occupe ?

Point non traité

6. Relation avec l'AUATBL

Échos de la diffusion du Bulletin Sécurité LFCL d'Avril 2012 au sein de l'ACAT ?

Bref compte rendu de la réunion du Réseau des Référents sécurité tenue le lundi 04 juin.

Point non traité

Cependant pour y répondre le CR de cette réunion ainsi qu'un document intitulé « Accueil d'un nouvel usager LFCL » ont été diffusés aux membres de la commission le 15 juin 2012.

Ce CR mentionne notamment :

- La mise en chantier d'un « Guide pour la pratique des radiocommunications à LFCL » dont l'objectif est d'introduire plus de rigueur dans les radiocommunications et, autant que faire se peut, de réduire le nombre et la longueur des messages échangés, ceci afin de désencombrer la fréquence utilisée pour le contrôle de la circulation d'aérodrome.
- Que le document « Accueil d'un nouvel usager LFCL » a pour objectif de disposer d'un outil permettant de mieux informer tout nouvel usager à propos :
 - des caractéristiques particulières de l'aérodrome ;
 - des contraintes et difficultés qu'elles engendrent (Charte de Qualité de l'Environnement) ;
 - des pratiques locales destinées à faciliter la circulation d'aérodrome.

CISOA Compte rendu	AÉRO-CLUB DU CE AIRBUS-FRANCE TOULOUSE	Page 7/10
	10 ème réunion du vendredi 08 juin 2012	

7. Mise en service d'IRMA à LFCL

Un **Flash Sécurité des Vols** rappelant que le transpondeur doit être activé dès le roulage et jusqu'à l'arrêt de l'ACFT a été publié sur le site web ACAT le 1er juin suite à « l'alerte sécurité LFCL » diffusée par le CCA aux RSV des structures.

Cette exigence réglementaire (*RCA3 – chapitre 10.4.2.1.3 Activation du transpondeur*) était mentionnée dans le Bulletin Sécurité LFCL (BS-LFCL) publié en Avril.

8. Plaidoyer pour une politique d'échange avec l'extérieur

Jean-Louis Carrafancq nous a communiqué le lien <http://db.tt/BWWwuRap> vers un article très documenté intitulé « Collision en vol - 18 mai 2012.pdf » rédigé par Mr Maillot de l'AC de Savoie.

Jean-Louis a suggéré que nous échangions ce type d'articles ou d'information en Sécurité des Vols avec Mr Maillot et plus largement avec son nouvel aéroclub.

A l'occasion de la présentation de sa vidéo sur le "décollage au second régime", Thierry P. avait évoqué l'idée de transmettre celle-ci à l'IASA.

À plusieurs reprises D.Vacher (FFA-commission Formation-Sécurité) nous a félicité pour ce que nous faisons à la CISOA et encouragé à faire en sorte que nos travaux puissent profiter à un plus large public, par exemple via le site web de la FFA.

On perçoit donc une attente ou un besoin d'ouverture et donc de pouvoir mener une "politique d'échange avec l'extérieur". Il conviendrait d'engager un dialogue avec le CA-ACAT pour que, le cas échéant, il nous autorise à la mener en toute transparence !

G. Lounnas s'est déclaré favorable aux échanges de documents avec les autres clubs, en précisant cependant que la CISOA doit rester propriétaire de son travail et que les conseils du mois étant des travaux importants et de très grande qualité, il ne faudrait pas qu'ils soient exploités à des fins commerciales (livres, etc.).

Décision : le Conseil Sécurité « voir et être vu » mis à jour sera envoyé à Mr Maillot (Cf. Courriel 8 en annexe du présent compte rendu).

Prochaine réunion : locaux ACAT, Vendredi 21/09/2012 de 18:00 à 20:00.

Tableau de suivi des actions
(mise à jour du 08/06/2012)

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 en cours
----	---	----------------------	----------------------

Actions 2011 encore ouvertes

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2011-AVR : 10	P2	préparer une synthèse des réponses à la question : « Pilotes, que pouvez-vous attendre d'un instructeur ? »	B.Gaus	Close le 08/06/12
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	15/04/12
2011-MAI : 13	P1	analyser les consignes opérationnelles inventoriées et sélectionner celles à faire figurer dans le recueil	tous	15/05/12
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	08/06/12
2011-MAI : 18	P2	définir un « Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol »	M.Postal	21/09/12
2011-MAI : 19	P2	<u>Complément du 25/11/11</u> : introduire le tableau des type et grade et niveaux min-max dans la fiche Avitaillement	T.Pereira	Close le 08/06/12
2011-NOV : 29	P1	organiser un sondage sur la communication et les publications de la CISOA	M.Postal	Close le 08/06/12

Actions 2012

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2012-MAR : 01	P2	proposer une « phrase choc » en vue d'une communication de rappel de l'existence de « <i>Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion</i> » et la nécessité de les appliquer.	T.Pereira	Close le 08/06/12

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2012-MAR : 02	P2	élaborer, en vue d'un affichage permanent, un résumé des « <i>Consignes et recommandations pour le stationnement d'un avion</i> », en deux parties : -l'une à propos du stationnement sur les parkings de l'ACAT ; -l'autre à propos de l'amarrage et de la protection en cas de stationnement prolongé hors d'un hangar	G.Marion	21/09/12
2012-MAR : 03	P1	Répondre au rapport du pilote ayant effectué par inadvertance un dépassement dans le tour de piste	T.Pereira	Close le 08/06/12
2012-MAR : 04	P1	analyser le rapport du pilote ayant effectué par inadvertance un dépassement dans le tour de piste et donner un avis sur ce que la CISOA peut en tirer comme enseignement en Sécurité des Vols	Tous	Close le 08/06/12
2012-MAR : 05	P2	Interroger le Chef de la CA à propos : - de l'emprise de l'aire de trafic et de ses frontières avec d'une part l'aire de mouvement et d'autre part la partie « privée » fréquentée par les usagers ou occupée par leurs installations ; - du contrôle des mouvements et du stationnement d'aéronefs sur l'aire de trafic par le Service de Contrôle de la Circulation d'Aérodrome (TWR).	J.Loury	Close le 08/06/12
2012-MAR : 06	P2	identifier le niveau d'huile le plus bas permettant à un moteur de fonctionner sans risque d'endommagement (cf. « Operator's Manual ou Handbook » des moteurs)	J.Loury	Close le 08/06/12
2012-MAR : 07	P2	Diffuser à tous les membres de l'ACAT avec un commentaire approprié, l'article de M.Barry intitulé « Contrôle de la trajectoire après l'envol Rotation prématurée, absence de palier = danger » (INFO PILOTE n°672 Mars 2012)	T.Pereira	Close le 08/06/12
2012-JUIN : 08	P2	« postériser » les items des chapitres "DÉCHARGEMENT - STATIONNEMENT" et "AU HANGAR" de la C/L détaillée DR400 avec, en surimpression, l'encadré « AVION PROPRE & ABRITÉ = CIVILITÉ & SÉCURITÉ ».	J.Loury	21/09/12
2012-JUIN : 09	P1	Faire un courriel aux membres ACAT pour les remercier d'avoir participé au sondage et les inviter à consulter ses résultats complets	J.Loury	08/07/12

N° d'ordre	Priorité	Libellé de l'action	Personne(s) en charge	Date au plus tard
2012-JUIN : 10	P1	Demander au webmaster l'insertion, à la rubrique « L'équipe » de la page d'accueil du site web, des photos des membres de la CISOA	J.Loury	08/07/12
2012-JUIN : 11	P1	Communiquer aux membres ACAT la liste des membres siégeant à la CISOA	J.Loury	08/07/12
2012-JUIN : 12	P1	Demander au webmaster la possibilité d'insérer des liens vers des documents dans le courriel de notification, envoyé lors de la publication d'une info sur la page d'accueil	J.Loury	08/07/12
2012-JUIN : 13	P2	Rédiger une consigne de verrouillage des sièges avant des DR400, illustrée par un schéma et/ou une photo des deux éléments à vérifier et donnant le cas échéant la référence des rapports du BEA sur des accidents ayant eu pour cause le recul brutal du siège du pilote ou du passager avant.	T.Pereira	21/09/12
2012-JUIN : 14	P1	Vérifier s'il n'y a pas des différences de niveau trop importantes entre la partie revêtue et les deux bandes en herbe jouxtant le parking du Hangar n°1	B.Guaus	08/07/12
2012-JUIN : 15	P2	Préparer une communication indiquant que pour désengorger le parking ACAT n°1 il est possible d'utiliser momentanément la partie adjacente du « parking Tour ».	B.Guaus	21/09/12
2012-JUIN : 16	P2	Préparer un Flash sécurité des Vols « rappelant, qu'en cas de perte inopinée d'huile, un moteur peut encore fonctionner un certain temps, de préférence à puissance limitée et que l'on peut de ce fait tenter de rejoindre un terrain proche tout en se préparant à un atterrissage forcé »	J.Loury	21/09/12
2012-JUIN : 17	P1	Préparer un Flash sécurité des Vols rappelant qu'il convient de respecter les règles d'intégration dans la circulation d'aérodrome en Auto Information ainsi que les consignes en vigueur sur les aérodromes, en particulier ceux dotés de deux pistes parallèles, en citant la consigne particulière en vigueur à Graulhet relative à l'interdiction d'utiliser les deux pistes simultanément et en identifiant les autres aérodromes voisins ayant une consigne similaire.	T.Pereira	08/07/12
2012-JUIN : 18		Préparer une communication rappelant la procédure Airprox	J.Loury	21/09/12