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

# Avancement des actions

## Actions closes

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 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 | Clos le 07/02/14 |

L’assureur AXA a fourni gracieusement des gilets « haute visibilité » destinés à améliorer la détection d’une présence humaine en situation dangereuse.

Sur l’aire de mouvement d’un aérodrome (aire de trafic + aire de manœuvre) où le port d’un vêtement de signalisation est prescrit (se renseigner auprès du propriétaire-exploitant), le commandant de bord doit en porter un [en France métropolitaine(1)] quand il quitte ou rejoint à pied son aéronef et pour accompagner ses passagers.

(1) par exemple en Espagne un vêtement de signalisation est exigé pour chaque occupant de l’aéronef !

Un gilet « haute visibilité » est mis à disposition dans la sacoche de chaque avion.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-FEV-02 |  | Suite à fermeture temporaire de LFCL ayant contraint 2 avions du club à se dérouter, l’un à LFBR, l’autre à LFBO, solliciter la Com’CA pour rappeler qu’il existe une ASSISTANCE INTERRUPTION DU VOL. | J.Loury | 11/04/14 |

Le CA a décidé de ne pas faire ce rappel dans l’immédiat, considérant d’une part qu’un tel cas ne fait pas partie des situations prévues par le contrat d’assistance et que d’autre part chaque personne prenant la « licence fédérale » le fait en connaissance de cause et a la liberté de souscrire ou de ne pas souscrire aux options d’assurance proposées.

## Actions ouvertes

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

## [La liste des informations à collecter en cas d’événement de sécurité](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/formulaire-de-fiche-de-recueil-d-%C3%A9v%C3%A9nement-de-s%C3%A9curit%C3%A9.original.doc) est disponible sur le site web ACAT.

Le formulaire proposé par la FFA servira de modèle pour élaborer le formulaire à mettre en place à l’ACAT.

**Action complémentaire** (L.P. Bugeat) : établir et transmettre un logigramme de traitement (pour mémoire action décidée en réunion du 13/12/13).

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

Un draft « Manuel SGS petite structure » customisé ACAT a été rédigé.

J.Loury et D.Sonnois prendront rendez-vous pour une séance de rédaction du MSGS afin d’y intégrer les éléments mentionnés dans le libellé de ces actions.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2013-OCT-08 | P2 | établir les règles pour la gestion de la documentation  *identification des documents (objet et nature) entrant dans le champ d’application des règles de gestion de la documentation* | D.Sonnois | MATO 14/02/14 |

1ère proposition transmise par D.Sonnois dans un courriel du 10/02/14.

JL.Rabilloud a fait un premier commentaire à cette proposition (courriel du 13/02/14).

J.Loury a fourni d’autres commentaires et des compléments (courriel du 11/03/14) :

.  
En réunion il est suggéré que la CISOA arrête sa réflexion à ce stade et en transmette le résultat au Président qui est en charge du « dossier ATO ».

J.Loury se rapprochera de F.Geiger pour définir qui rédige la procédure de gestion des documents du « système de gestion ».

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

A la réunion CISOA du 07 février, M.Postal a présenté sa stratégie d’utilisation de cet outil pour dresser l’état des lieux. Il contactera le Président pour la 1ère étape du diagnostic, qu’il conviendrait de réaliser au plus tard **Fin mai 2014.**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-FEV-01 | P2 | Rassembler et scanner les articles « Sécurité des vols » de diverses revues (INFO-Pilote, VOLER) et détenus par T.Pereira, afin de les classer dans la bibliothèque de media du site web ACAT et de pouvoir les publier sur les pages ad hoc de ce site. | L.Spessotto | 11/04/14 |

En cours

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

## Publications

Conseils : nil

Flash Sécurité des vols : nil

## Flash Sécurité des vols à venir

## nil

## Conseils à venir

| **N° d’ordre** | **Sujet traité** | **Rédacteur** |
| --- | --- | --- |
| 02/2014 | Dans quelles situations dois-je volontairement interrompre un vol ? | T.Pereira |
| 04/2014 | Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat ! | D.Sonnois |
| 06/2014 | Finale non stabilisée : se fixer un « plancher » de décision pour la remise de gaz ! | T.Pereira |
| 05/2014 | Du bon usage de la balise de détresse ! | B.Guaus |
| 07/2014 | Les pièges de la désorientation spatiale (en survol maritime et/ou par temps brumeux) | LP Bugeat |
| 08/2014 | Attitude générique à avoir face à une panne d’équipement : détection, analyse, recherche de la cause et résolution de la panne | L.Spessotto |

Une 1ère proposition pour le **conseil 06/2014** a été faite par T.Pereira à partir de ce qu’il avait présenté lors du séminaire du 15 février 2013.

Il a été suggéré d’amender cette proposition pour éclaircir ou préciser certains points, donner plus de cohérence au contenu et un titre plus en accord avec le propos.

Pour décharger le rédacteur, J.Loury a proposé de réaliser ces amendements sur la base des courriels échangés et de sa discussion avec T.Pereira.

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

## Départ en vol le 05/12/2013 aux environs de 10:30 alors que les conditions météo sont marginales et intervention inappropriée sur la fréquence d’une personne au sol alors que TWR est momentanément inactif (auto information). Il a été initialement été suggéré de rédiger un Flash Sécurité des vols et que le rédacteur soit le pilote ACAT concerné ! Celui-ci a transmis un compte rendu par courriel (mercredi 26 février 2014 14:18) qu’il a intitulé « Vol d’hiver et retour terrain » : *Décisions :*

1. demander l’AUATBL, dans le cadre de la Sécurité Terrain, de :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-AVR-03 | P2 | faire un rappel général sur le fait que sauf urgence, l’on ne doit pas intervenir sur la fréquence pour régler les litiges / faire des critiques, etc. | J.Loury | 20/06/14 |

Ce rappel précisera que les fréquences publiées (TWR ou AFIS ou A/A) ne sont pas des fréquences « Opérations », qu’elles sont réservées aux besoins d’une part des organismes assurant les services du contrôle de la circulation aérienne, d’information de vol et d’alerte aux aéronefs de la circulation d’aérodrome et d’autre part aux besoins d’auto information de ces aéronefs quand ces organismes ne sont pas actifs.

1. en coordination avec le pilote et l’action précédente

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-AVR-04 | P2 | Rédiger un REX sur cet événement en focalisant le propos sur les risques associés à la transmission ou l’échange de messages « non autorisés ». | J.L.Rabilloud | 20/06/14 |

* **Anomalie sur la procédure d’approche GNSS de LFMK**

*Les faits* : le 4 février 2014 un FI-IR de l’ACAT rapporte qu’en exécutant la procédure LPV GNSS à Carcassonne sur un avion non ACAT, il constate que :

* 2 points MK 402 et MK 404 sont manquants sur la carte Jeppesen du Garmin 430, signifiant qu’en PA Nav seule la Directe est possible !
* les points existent dans la Data Base mais ne sont pas édités sur la Map comme sur les autres procédures utilisées (Rodez, Muret, etc.).

Le FI-IR demande de vérifier sur notre avion et d'envisager le cas échéant une réclamation à Jeppesen.

Le 05/02/2014 l’animateur de la CISOA est informé et répond au FI-IR et aux autres personnes concernées qu'il agit effectivement d'un constat à prendre en compte pour enclencher une action préventive :

* de vérification sur les Garmin 430 équipant nos avions utilisés en IFR de la présence d'une telle erreur et son origine ;
* de rédaction et de diffusion aux pilotes ACAT qualifiés IR d'une notification sur le risque associé.

Il suggère que cette action soit menée par la personne/entité en charge de la maintenance de cet équipement et du suivi de la mise à jour des data bases, en rappelant que le [conseil sécurité 09/2012](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/navigation-vfr-avec-le-gps-partir-sur-des-bonnes-bases.original.pdf) attirait l’attention des commandants de bord sur les limitations et précautions d’emploi d’un récepteur de navigation GPS ainsi que sur l’impact **des erreurs latentes** et de data bases périmées sur l’information délivrée.

Le 06 février le FI-IR indique qu’il a fait le contrôle des GPS sur le QB et constaté que si la procédure GNSS de LFMK est appelée avec CS comme IAF, tous les points sont dans le PLN et sur la carte, ce qui est correct. Il précise que si l’appel est fait par RAPES IAF, le résultat est plus restrictif comme décrit précédemment, qu’il faut donc être prudent et méfiant avec de nouvelles procédures et que si on connaissait règlementairement les procédures GNSS en Y ou T, celle de Carcassonne est un cas atypique, c’est à dire ni l'une ni l'autre et qu’à Blagnac, ce sont des approches GNSS directes **sans** IAF.

*Décision :*

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

* **Vol avec SEP périmée**

*Les faits :*

Lors des formalités de prorogation d’une qualification SEP au Bureau des Licences, la DSAC a relevé sur le carnet de vol du pilote des vols effectués après la date de péremption :  
  
Le président F.Geiger a analysé avec le bureau les causes possibles de cet évènement.  
La cause prouvée est que la date de péremption de la SEP du pilote concerné enregistrée dans la base de données (4D) ACAT était erronée : le blocage de l’extraction du trousseau de clefs de l’avion sur l’armoire à clefs était donc inopérant jusqu’à cette échéance et pour ce critère.

Les dispositions suivantes ont été mises en place :

1. rédaction par le président et transmission aux instructeurs de vol de la :



1. mise en place d’un cadenas en remplacement de l’anneau pour empêcher quiconque de désolidariser la clef de l’avion du trousseau de clefs dont l’extraction (de l’armoire à clefs) est normalement contrôlée par le système informatique.  
   Ce cadenas perturberait le compas magnétique ! Une autre solution est à l’étude.

*Recommandations de la CISOA vers le CA :*

1. intégrer les éléments de la note ci-dessus dans le règlement intérieur afin qu’ils soient connus de tous les membres ;
2. vérifier dans le RI si y figurent toutes les exigences et règles relatives d'une part à la fourniture par chacun au secrétariat des éléments de validité de la licence, de la SEP et autres qualifications et du certificat médical et d'autre part à la prise en charge d'un avion et à sa remise à disposition de l'utilisateur suivant (ouverture du vol, saisie et fermeture du vol, renseignement du carnet de route et signalement d'anomalies autres que celles normalement mentionnées dans la colonne Observations, extraction sur l’armoire à clefs du trousseau des clefs de l'avion utilisé et remise sur la dite armoire après le vol).
3. sur les trousseaux, souder l'anneau rendant solidaires la clef du sélecteur d’allumage de l'avion et la petite clef de l’armoire à clefs ;

* **Panne électrique totale sur DA20 (événement du 05/04/2014)**

*Origine avérée de la panne :* deux éléments de la batterie sont en court circuit, provoquant le déclenchement du breaker Battery (50A) entraînant l’impossibilité de manœuvrer les volets et d’utiliser la radio et le transpondeur.

*Décisions :*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-AVR-06 | P2 | Demander au commandant de bord du DA20 de préparer une communication sur cet événement et ses conséquences opérationnelles. | J.Loury | 20/06/14 |

La communication devra relater plus particulièrement la façon dont le CDB a géré la panne et le retour au terrain et rappeler les titres des Conseils Sécurité publiés en relation directe ou indirecte avec un tel événement.

A cette occasion, il a été suggéré de créer sur le site web une rubrique équivalente à un REX mais interne à l’ACAT, intitulée **« ça m’est arrivé ! »** où serait postée la description des « événements de sécurité » significatifs.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2014-AVR-07 | P2 | Mettre à jour la Procédure en cas de Panne radio en vol décrite dans divers documents élaborés par l’ACAT afin de préciser que la dérogation pour les aéronefs basés à LFCL consistant à se présenter verticale terrain et à rejoindre la branche vent arrière sans gêner le trafic n’est valide que si le transpondeur est fonctionnel. | J.Loury | 20/06/14 |

Les documents concernés sont :

* les check-lists des DR400 et le Guide d’actions et vérifications du DR42 ;
* l’affiche apposée au club ;
* le Conseil Sécurité du mois 09/2011 : Panne radio en vol : que faire ?

# Sécurité terrain LFCL (événements/avancement des actions)

* cf. au § 3 l’action 2014-AVR-03

# Séminaire de février 2014

## L’article pour Info Pilote écrit par J.Loury et transmis à la rédaction d’info Pilote par D.Vacher n’est pas encore paru !

**Prochaine réunion le vendredi 20 JUIN 2014  
18h00 à 20h00**