
	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	 <small>COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT Airbus Opérations Toulouse</small>
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
	<b>Compte-rendu de la 35<sup>ème</sup> réunion (24 septembre 2018)</b>	Page 1/9

<u>Membres de la commission présents</u> : Bernard ADES, Louis-Patrice BUGEAT, Jean-Pierre CAMELIN, Jacques LOURY, Hugues MEUNIER ( <b><u>nouveau membre</u></b> ), Jean-Louis RABILLOUD	Autres présents :
Membres absents, excusés : Baptiste CADOT, Marc POSTAL Membre absents : Bruno GUAUS	

1	Avancement des actions .....	2
✓	Actions closes .....	2
✓	Actions ouvertes.....	2
2	Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité .....	4
✓	Publications.....	4
✓	Flashs Sécurité des vols à venir .....	4
✓	Conseils sécurité à venir .....	4
3	Événements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention.....	5
3.1	Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA .....	5
3.1.1	Déclarations clôturées depuis la dernière réunion .....	5
3.1.2	Déclarations en cours de traitement .....	5
3.2	Autres événements et/ou actions .....	5
3.2.1	LME.....	5
3.2.2	Équipement de sécurité.....	5
3.2.3	Prise en compte des conclusions de l'action 2017-DEC-07 sous forme d'action(s) .....	5
3.2.4	Intrusions dans les espaces aériens contrôlés.....	5
3.2.5	Règles relatives à l'emport passagers.....	6
3.2.6	Atterrissage forcé hors aérodrome du DA20 F-HDAC .....	6
3.2.7	Atterrissage d'urgence sur un aérodrome militaire .....	6
4	Sécurité Terrain LFCL .....	7
4.1	Rapprochement dangereux en finale d'un avion « extérieur » avec un avion de l'ACAT ...	7
4.2	Comportement étrange en auto info à LFCL d'un avion de l'AC ENAC .....	7
4.3	Retour terrain à cause d'une dégradation rapide de la météo.....	8
4.4	Incident de contrôle d'aérodrome impliquant un avion de l'AC ENAC .....	8

## Rappel préliminaire

Conformément à la [Politique de Sécurité de l'ACAT](#), les membres de la commission et les personnes invitées à participer à ses travaux sont tenus de respecter l'exigence de *confidentialité (discrétion) des échanges de renseignements et de désidentification systématique des sources des éléments qui figurent dans les enregistrements conservés.*

### 1 Avancement des actions

✓ **Actions closes**

néant

✓ **Actions ouvertes**

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
-------------	----	--	----------------------	----------

À poursuivre dans le cadre du processus DTO

2016-DEC-31	P1	Documenter le processus de planification et de réalisation des vols techniques demandés par l'atelier, afin : – de préciser qui fait quoi dans les activités du processus ; – dans le cas d'un vol consécutif à une opération de maintenance : o d'identifier la réglementation applicable et les conditions d'assurance ; o de définir les prérequis, les attendus et les consignes particulières de sécurité.	T.Bernstein	11/03/17
-------------	----	---	-------------	----------

*Description du processus très attendue du fait d'une réaffectation des tâches du RPO !*

*Porteur relancé à plusieurs reprises (la dernière relance faite oralement le 15 septembre puis par mail le 20 septembre 2018).*

2017-JUIN-01	P1	Dans la Check-list LMC1 à C/L AVANT MISE EN ROUTE remplacer Fourche ... enlevée par Fourche, Caches Pitot & prises statiques enlevés (à bord).....vérifiés.	J.Loury	20/09/17
--------------	----	---	---------	----------

2017-JUIN-04	P1	Mettre à jour la procédure de réarmement de l'Arrêt d'Urgence de la pompe à carburant.	J.Loury	20/09/17
--------------	----	--	---------	----------

En attente de la mise en place définitive du nouveau tableau des clefs

2017-DEC-08	P2	Faire étiqueter de manière visible les onglets du livret des procédures mis à disposition dans les avions (alias la Check-list détaillée).	J.Loury	04/04/17
-------------	----	--	---------	----------

2018-JUIN-01	P2	Analyser les documents ANPI sur l'utilisation des nouvelles technologies (tablettes, smartphone).	B.Adès	24/09/18
--------------	----	---	--------	----------

2018-JUIN-02	P2	Proposer à la Commission Sécurité FFA de publier en national la déclaration EOZLC353UN dont le titre actuel est « Rupture d'une liaison électrique avec un capteur de pression » (en changeant cet intitulé le cas échéant)	J.Loury	24/09/18
--------------	----	---	---------	----------

Contact pris avec S.Mayjonade par téléphone puis par mail du 18 septembre 2018 :

Cela fait plusieurs semaines que je devais t'appeler...

Le 1er point concerne la correction demandée de la déclaration EOZN9JPOLL (cf. mon mail du 14 mai 2018 à 13:48 ci-dessous) : sauf erreur de lecture de ma part les corrections n'ont pas été faites.

Le second point concerne la déclaration EOZLC353UN

Nous souhaiterions la publier en National (le cas échéant en changeant son libellé), ceci du fait que le Manuel de vol des DR ne prévoit pas la double vérification de la pression d'huile que nous avons ajoutée dans les procédures normales !

Le 3ème point concerne le fonctionnement de l'application REX-FFA !

Après avoir fait quelques corrections dans les champs de la page Description de l'événement puis renseigné les différents champs des pages Synthèse, Classification, Clôture/Publication de la déclaration [EP19Z4J7XA](#) je constate qu'au bas des pages il n'y a pas le bouton "Enregistrer" mais seulement un bouton "Annuler".

Tout ce que j'ai renseigné n'est évidemment pas pris en compte !

J'ai perdu du temps et il va falloir que je recommence : tout ce que j'avais produit et écrit est perdu !

Pourtant ce soir j'étais inspiré et décidé à clôturer plusieurs déclarations en attente depuis plusieurs semaines.

C'est pas normal.

Enfin le dernier point est une question : quand la phase d'essai de la fonctionnalité DO (génération et transmission "automatique" du CRES AG pour les événements de sécurité, notamment pour ceux dont la notification est obligatoire, se termine t'elle ?

Il y a eu plusieurs annonces sur cette fonctionnalité et son intérêt (éviter de faire deux fois le même boulot !).

2018-JUIN-03	P2	Préparer les réponses aux commentaires de l'enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA.	M.Postal	24/09/18
--------------	----	---	----------	----------

Synthèse établie par M.Postal : [cliquer ICI](#)

2018-JUIN-04	P2	Rédiger et publier une <b>Procédure générale d'évacuation</b> incluant le cas du « retournement ».	JL Rabilloud	31/10/18
--------------	----	--	-----------------	----------

Un item relatif à l'évacuation de l'avion sera ajouté ultérieurement dans :

- la fiche de progression
- les consignes aux passagers (application du Règlement UE 965/21012 modifié NCO.OP.130- Briefing des passagers sur les équipements et procédures d'urgence)
- la liste des sujets à traiter en PHASE SOL / CONNAISSANCES ET BRIEFING de la formation au maintien des compétences (prorogation SEP) ;
- les livrets des procédures (l'item « évacuer l'avion » est cité quatre fois dans le Livret des procédures DA20)

**Décision** : la Procédure générale sera remplacée par un **Conseil Sécurité « Se préparer à évacuer l'habitacle »** (intitulé à confirmer, conseil mis dans la liste du § Conseils Sécurité à venir ci-dessous).

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

### ✓ Publications

#### Conseils Sécurité :

- 03/2018 : « Faire face au dysfonctionnement d'un trim de profondeur à commande électrique ! (JP.Camelin, publié le 16 septembre)

##### Texte de la new de diffusion :

La connaissance et la maîtrise de l'exécution des procédures anormales définies dans les Manuels de vol et reprises voire enrichies dans les Livrets des procédures font partie des compétences techniques à mobiliser en situation d'urgence ou en cas d'anomalie survenant pendant le vol.

A ce titre la CISOA - Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes de l'ACAT - dans son 3ème Conseil Sécurité de l'année 2018, attire l'attention des utilisateurs des avions Diamond DA 20 et Socata TB20 sur le cas d'un dysfonctionnement du trim de profondeur.

Ce conseil est téléchargeable en cliquant ICI.

Retrouvez l'ensemble des conseils sécurité élaborés et publiés depuis 2011 par la CISOA en cliquant ICI.

#### Flash Sécurité des vols :

- Radiocommunications VHF : respect de l'espacement à 8.33 KHz des canaux de transmission ! (Rédacteur J.Loury, publié le 16 septembre 2018)

##### Texte de la new de diffusion :

Un récent événement et les enseignements que l'on en tire méritent d'être portés à votre connaissance. Cliquer ICI pour consulter sans tarder le Flash Sécurité des Vols en objet.

Un PPL a réagi suite de cette publication (mail du 17/09/18) :

J'ai été confronté à ce problème en juillet en allant à Propriano avec le VE. La contrôleuse m'avait finalement donné une autre fréquence compatible. C'était dans la région très chargée de Marseille.

### ✓ Flashs Sécurité des vols à venir

- Rappel de la nécessité du respect des procédures normales relatives à l'utilisation du moteur, en particulier pour l'usage de la réchauffe carburateur et l'augmentation de la puissance (action préventive associée à l'événement de sécurité « Sortie de piste du TB10 après un décollage interrompu lors d'un exercice de Toucher-décoller »). (porteur : JL Rabilloud - Septembre 2018)

La dernière proposition de rédaction est examinée en séance et validée après quelques amendements avec le titre « [Assurer la pleine puissance lors d'une remise de gaz ou d'un posé-décollé](#) ».

L'item *Consigne aux instructeurs d'enseigner ou vérifier la bonne connaissance de ces pratiques lors des vols d'instruction et de perfectionnement* figurant dans la première proposition n'a pas été retenu, car il n'est pas tout à fait à sa place dans un flash : il est suggéré que le Responsable Pédagogique (Philippe Maître) adresse lui-même cette consigne aux FI.

### ✓ Conseils sécurité à venir

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur Date visée
04/2018	Comment utiliser la tablette (un peu l'équivalent de comment utilise-t-on une carte !)	
05/2018	Surveiller l'absence de monoxyde de carbone en cabine	H.Meunier
06/2018	Se préparer à évacuer l'habitacle	JL.Rabilloud
01/2019	Conduire un amerrissage forcé	LP.Bugeat

- Le projet de CS intitulé « Maîtriser la réalisation du dernier virage » est abandonné.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 5/9
	<b>35 ème réunion (24 septembre 2018)</b>	

### 3 Événements 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 Déclarations clôturées depuis la dernière réunion

- néant

##### 3.1.2 Déclarations en cours de traitement

- EP19Z4J7XA : Arrêt décollage à Millau suite à une « alerte Alternateur » pendant la course au décollage
- ➔ Difficultés rencontrées dans l'utilisation de l'application REX-FFA (cf. mail à FFA/Commission Sécurité/S.Mayjonade associé à l'action 2018-JUIN-02).

#### 3.2 Autres événements et/ou actions

##### 3.2.1 LME

La première LME élaborée par l'ACAT (DR400) a été envoyée mardi 8 mai 2018 par P.Gervais à la DSAC-sud (N° tph du service : 05 67 22 91 47): ils vont la vérifier et nous faire un retour...

- Pas encore de retour !

##### 3.2.2 Équipement de sécurité

L'usage d'un pointeau à percussion pour casser une verrière en plexiglas a fait l'objet d'une information diffusée par D.Vacher - Commission sécurité FFA et d'un échange de points de vue par e-mail (cf. e-mails ci-dessous)

- *Décision* : pas de suite donnée !

##### 3.2.3 Prise en compte des conclusions de l'action 2017-DEC-07 sous forme d'action(s)

1. Arrêter la « guerre de C/L » (courants de pensée) :
  - avis de la CISOA : un seul type de « document », le livret des procédures (alias les C/L détaillées)
  - mais si les deux types devaient coexister (à décider par le RP), ils ne doivent pas comporter d'incohérences de valeurs ou de pratiques
2. Désigner un responsable de la gestion de la documentation ;
3. Organiser une « revue » périodique des documents ;
4. Ajouter dans les procédures anormales le cas d'un Amerrissage forcé (la panne moteur pouvant en être la cause parmi d'autres)  
(porteur : J.Loury)
5. Prévoir une sensibilisation à la conduite d'un amerrissage forcé lors du séminaire 2019 [utiliser la Video de l'amerrissage d'un Cessna au large de la Corse]  
(porteur : LP Bugeat, avec en parallèle rédaction d'un Conseil Sécurité à paraître en début d'année 2019 quelques jours avant le séminaire)
6. Communiquer sur les résultats de l'enquête et les actions prises via une new  
(porteur : LP Bugeat)

La prise en compte des points 1-2-3 sera examinée avec le Responsable pédagogique  
(action : J.Loury)

##### 3.2.4 Intrusions dans les espaces aériens contrôlés

###### 3.2.4.1 TMA classe D de LFBO le 14 août 2018

- Intrusion(s) survenue(s) à l'aller et au retour d'un vol LFCL-LFMK conduit par un PPL récent  
*CRES AG transmis à l'autorité : non*  
*Déclaration sur REX-FFA* : déposée le 24/09/2018 à 11:55 **EP1JRE05A4** (sera traitée dès résolution du problème d'utilisation de l'appli REX-FFA)

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 6/9
	<b>35 ème réunion (24 septembre 2018)</b>	

### 3.2.4.2 TMA 1 classe D de LFBZ (Biarritz) le 24 juillet 2018

- Intrusion survenue lors d'un vol vers LFBZ dû à un contact tardif de l'ATC en charge  
*CRES AG transmis à l'autorité : non*  
*Déclaration sur le REX-FFA : non (voir rapport du pilote envoyé par mail)*

*Décision* : rencontrer à nouveau le pilote pour clarifier certains points de son rapport et pouvoir en tirer des leçons et le cas échéant déclarer l'événement sur le REX-FFA  
(action : J.Loury)

Nota : cette intrusion soulève la question de la coordination des mouvements contrôlés en espace de classe D [par les organismes en charge du Contrôle de la Circulation Aérienne (ATC)] et la distinction qu'il convient de faire vis à vis des mouvements dans les zones « R » et les secteurs d'information de vol, zones/secteurs où le Service du Contrôle de la Circulation Aérienne n'est pas fourni.

### 3.2.5 Règles relatives à l'emport passagers

La conclusion portée dans le [CR de la Réunion du 27 jui2018](#) est amendée comme suit :

- Le NCO NCO.IDE.A.140 doit être appliqué pour les avions sous CDN et l'Arrêté du 24 Juillet pour les avions en CNRA et les ULM : par conséquent sur nos avions, le regroupement d'enfants est interdit (~~sauf sur le Sprinter~~) y compris sur le Sprintair (en effet il y a seulement deux sièges « pilote » c'est-à-dire siège depuis lequel l'occupant peut avoir accès aux commandes de vol).

### 3.2.6 Atterrissage forcé hors aérodrome du DA20 F-HDAC

*Date de l'événement* : 02 septembre 2018

*CRES AG* : réf ACAT 04/2018, transmis à DSAC et BEA

Cause identifiée : rupture d'un goujon de fixation d'un axe de culbuteur

Cette rupture s'est déjà produite sur ce même moteur et avait contraint le pilote à atterrir d'urgence à LFCG (St Girons).

### 3.2.7 Atterrissage d'urgence sur un aérodrome militaire

Circonstances : après un vol sans histoire depuis LFCL et le survol du bassin d'Arcachon, volonté d'atteindre rapidement l'aérodrome de Biscarosse (destination finale) pour satisfaire un besoin pressant... !

*Date de l'événement* : 22 septembre 2018

*CRES AG ACAT 05/2018* : en cours de finalisation avant envoi à DSAC

*Déclaration sur REX-FFA* : déposée le 24/09/2018 16:43 **EP1JWCM6RG** (sera traitée dès résolution du problème d'utilisation de l'appli REX-FFA).

Notas :

- La situation dans laquelle le pilote s'est retrouvé, c'est-à-dire celle de devoir atterrir rapidement pour satisfaire un besoin pressant, est à considérer comme un cas d'urgence qu'il convient de signaler sur la fréquence appropriée (début de message : PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN). Ce signalement permet le cas échéant d'obtenir une priorité à l'atterrissage de la part de l'ATC si l'aérodrome est contrôlé ou des aéronefs de la circulation d'aérodrome dans les autres cas ;
- La façon de gérer la situation relève du concept « Objectif Destination » ;
- La décision de rejoindre l'aérodrome le plus proche du lieu où se trouvait l'avion au moment des premiers symptômes aurait permis de gagner du temps.  
C'est pour ce type de situation que l'identification préalable d'un ou plusieurs aérodromes « alternatifs » (ou de déroutement) sur le trajet ou à proximité a son intérêt (cf. exigences NCO sur la Préparation du vol) ;

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 7/9
	<b>35 ème réunion (24 septembre 2018)</b>	

- L'emport de dispositifs permettant de se soulager en vol [utilisés couramment par les vélivoles] serait à recommander aux personnes susceptibles de devoir satisfaire un tel besoin plus fréquemment que d'autres.

Ci-après quelques-unes des solutions éprouvées :

Dispositifs médicaux :

- <https://www.robe-materiel-medical.com/cherche-0-etui%20penien-0-PER.html>
- <https://www.robe-materiel-medical.com/Poche-a-urine-avec-valve-et-vidange-fermeture-SafeT-Robe-Medical-PAU150-materiel-medical.htm>
- ➔ Attention à décoller les parois de la poche et la gonfler un peu sinon les contre-pressions sont terribles !

Autres dispositifs :

- Une bouteille de lait que l'on aura préalablement vidée (la largeur du goulot et le bouchon vissé sont particulièrement adaptés) ;
- Une bouteille plastique coupée avec une couche placée à l'intérieur.
- ➔ Noter que le café est diurétique et que plus on est outillé pour contrer le besoin, moins on a envie !

Deux autres liens vers le monde du vol à voile :

- <https://www.calameo.com/read/0047216105f1704c63738>
- <https://www.calameo.com/read/004721610932391f17586>

Dans le premier, aller aux pages 16 et 17 de la revue.

Le deuxième renvoie à l'étude citée dans l'article.

## 4 Sécurité Terrain LFCL

### 4.1 Rapprochement dangereux en finale d'un avion « extérieur » avec un avion de l'ACAT

*Date de l'événement :* 15/06/2018

*Déclaration sur REX FFA :* **EP18YQPL03**, en attente de traitement

*CRES AG :* transmis à [dsac-s-incident@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-s-incident@aviation-civile.gouv.fr) avec demande des traces radar et de l'enregistrement des communications pour pouvoir faire l'analyse de l'événement

**Sent:** Wednesday, June 27, 2018 11:23 PM

**Subject:** CRES AG Rapprochement dangereux en finale LFCL le 20 juin 2018

Veillez trouver ci-joint le CRESAG 04/2018 au statut "Ouvvert, analyse en cours", événement au sujet duquel nous souhaiterions obtenir les traces radar et les enregistrements des radiocommunications afin de pouvoir compléter l'analyse et confirmer/infirmier ce qu'a écrit le pilote du DA20 quant aux échanges entendus entre le D-x et le CTL, tirer les conclusions et définir, le cas échéant, les actions correctives appropriées.

- attente de la réponse !

*Décision :* relance de la DSAC (action : J.Loury)

### 4.2 Comportement étrange en auto info à LFCL d'un avion de l'AC ENAC

*Date de l'événement :* 23 avril 2018

*Déclaration sur REX FFA :* non (à notre connaissance)

*CRES AG :* non (à notre connaissance)

Ci-dessous la synthèse de l'événement envoyée par le CPS AC-ENAC.

Date: mar. 26 juin 2018 à 09:53

Subject: Re: Évènement AC-ENAC 2018-01

To: Chef Circulation Aérienne LFCL

Tu es bien sûr conscient des problématiques de "personnes à fort caractère" et du lobbying qui est mené entre les aéro-clubs de la plateforme.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 8/9
	35 ème réunion (24 septembre 2018)	

Ce n'est pas à toi que je vais expliquer l'intérêt de pouvoir disposer des enregistrements d'ensemble sur la période de l'événement, ceci permettant de mieux percevoir des éléments qui passent parfois "à l'ombre" quand on n'extrait qu'une partie des transcriptions.

Les discussions que j'ai pu mener auprès des pilotes concernés de mon côté (instructeur & élève) mettent en lumière que dans la séquence il n'y aurait pas "que" le comportement du F- qui mériterait notre attention. Sais-tu si ces enregistrements sont encore disponibles ?

S'agissant d'un événement non critique, si tel n'est pas le cas... pas grave. Par contre, à l'avenir je resterai attaché à pouvoir disposer des données d'ensemble.

A plus tard - bonne journée à toi.

Le mar. 26 juin 2018 à 09:13, Chef Circulation Aérienne LFCL a écrit :

Merci pour cette analyse, pour ce qui est du manque de quelques enregistrements il aurait fallu en demander la totalité à la QSS, pour ma part je me suis intéressé à l'essentiel mais je ne pense pas que cela aurait changé les choses!

Le 26/06/2018 08:00, AC-ENAC / Correspondant Prévention Sécurité/Référent Sécurité des Vols a écrit :  
Je te prie de trouver ci-joint la version stabilisée du rapport interne AC ENAC portant sur l'événement 2018-01 du 23/04/2018.

Notre analyse de cette situation a mis en lumière le fait que certains enregistrements complémentaires permettraient sans doute d'enrichir l'analyse & les recommandations correspondantes.

Je reste à ta disposition pour tous commentaires & toutes questions éventuelles.

### 4.3 Retour terrain à cause d'une dégradation rapide de la météo

Juillet 2018 : « Malgré les prévisions orageuses, j'ai maintenu le vol, quitte à l'annuler au dernier moment, pour réaliser des Tours de piste... »

[REX reçu de l'ACAF \(cliquer sur le lien\)](#)

*Décision* : rediffuser en interne après accord du CPS ACAF (action : J.Loury)

Sera également posté en page publique [Informations/Usagers LFCL-AUATBL/Sécurité terrain/Retours d'expérience-LFCL](#)

### 4.4 Incident de contrôle d'aérodrome impliquant un avion de l'AC ENAC

*Date de l'événement* : 05 août 2018

*Déclaration sur REX FFA* : non (à notre connaissance)

*CRES AG* : non (à notre connaissance)

----- Original Message -----

**From:** Référent Sécurité Terrain LFCL

**To:** AC-ENAC

**Sent:** Thursday, August 09, 2018 7:55 PM

**Subject:** Re: Fwd: Evènement / FGLVY / Lundi 06/08/2018 vers 11h30 loc

Merci pour cette retransmission.

Q : l'équipage a-t'il rédigé et transmis un CRES AG conformément à la réglementation en vigueur ?

C'est peut-être le moyen d'avoir une prise en compte de cet événement par l'entité Qualité de Service de la DNA !

From: AC-ENAC / Référent Sécurité des Vols

Date: jeu. 9 août 2018 à 14:41

Subject: Evènement / FGLVY / Lundi 06/08/2018 vers 11h30 loc

To: Chef de la Circulation Aérienne LFCL

Cc: Président Aéroclub Enac <[ac.enac.president@gmail.com](mailto:ac.enac.president@gmail.com)>, AC-ENAC / Référent Sécurité des Vols <[ac.enac.rsv@gmail.com](mailto:ac.enac.rsv@gmail.com)>

Je te prie de prendre connaissance de l'événement ci-dessous:

**Date & Horaire:** Lundi 06/08/2018 vers 11h30 loc.

**Appareil concerné:** FGLVY (AC ENAC)

**Contexte:**

- Vol / Test de renouvellement Qualification Pilote Instructeur par un des Pilotes Inspecteurs
- Fauchage de l'herbe en cours sur la plateforme LFCL

**Météo:** CAVOK / temps chaud / pas de vent significatif

**Déroulement:**

- Au retour de vol, vers LFCL, le FGLVY a été autorisé à entrer en "Vent Arrière Piste 33, main droite".
- Une fois en vent arrière, autorisation jusqu'en finale, en numéro 1.



<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 9/9
	<b>35 ème réunion (24 septembre 2018)</b>	

- Une fois en milieu / fin d'étape de base (à une altitude de 1300ft QNH env. en descente), la TWR informe d'un changement de piste et demande de faire demi-tour afin de se re-présenter en Vent Arrière main gauche piste 15.
- Le Pilote Inspecteur prend la fréquence pour signaler que de la position + à défaut de vent significatif, l'équipage préfère poursuivre vers un atterrissage en 33.
- Demande refusée par la TWR, sans explication particulière.
- Bilan, le FGLVY a du faire demi-tour, par virage à gauche, à 1300ft QNH env, sortant du circuit au dessus de Saint Orens + remontée à 2000ft vers le début de vent-arrière piste 15, main gauche.
- Une fois en vent arrière, le pilote inspecteur signale à la fréquence que la procédure appliquée était discutable: en réponse, le contrôleur indique qu'il aurait pu alternativement proposer une remise des gaz en 33 + faire 1/2 tour en montée initiale permettant de se présenter en finale piste 15 (pas satisfaisant non plus !)
- Le vol se termine par un atterrissage en piste 15.

**Deux principaux commentaires:**

1. Nous n'avons pas connaissance des raisons justifiant le changement de piste en service à ce moment là (peut être en rapport avec le fauchage en cours ?), toutefois, demander à un pilote de faire demi tour alors qu'il approche du dernier virage semble clairement hasardeux: un pilote peu expérimenté pourrait se trouver déstabilisé à tel moment du vol.
2. D'un point de vue environnemental, outre le temps de vol majoré, la manœuvre s'avère discutable aussi: compte tenu de la charte ENV + des efforts déployés par tout le monde à Lasbordes pour éviter les survols de zones résidentielles, aller demander à demi tour à cette altitude / à cet endroit ne semble pas cohérent.

**Pour résumer:** pas d'avion cassé, pas de blessés mais juste un dysfonctionnement opérationnel qui amène à se demander si le contrôleur a une compréhension (ne serait-ce que minimale) de ce qui se passe à bord lors de ces phases de vols.

Nous espérons que tu pourras nous renseigner à ce sujet.

A plus tard

**Prochaine réunion le mercredi 19 décembre 2018  
18h00 à 20h00**