

<u>Membres de la commission présents :</u> Bernard ADES, Louis-Patrice BUGEAT, Jean-Pierre CAMELIN, Jacques LOURY, Marc POSTAL, Jean-Louis RABILLOUD	Autres présents :
Membres absents, excusés : Baptiste CADOT, Thierry PEREIRA Membre absents : Bruno GUAUS	

1	Avancement des actions	2
✓	Actions closes	2
✓	Actions ouvertes.....	3
2	Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité	4
✓	Publications.....	4
✓	Flashs Sécurité des vols à venir	5
✓	Conseils sécurité à venir	5
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	6
3.2	Autres événements et/ou actions	6
3.2.1	Résultats de l'enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA (Action 2017-MAR-01).....	6
3.2.2	LME.....	7
3.2.3	Équipement de sécurité.....	7
3.2.4	Accident d'un AQUILA le 08 mai 2018	7
3.2.5	Rediffusion d'une publication EASA relayée par FFA (Newsletter FI N°47) et ANPI ...	8
3.2.6	Intrusion dans la TMA classe D de LFBO le 18 Mai 2018	8
3.2.7	Règles relatives à l'emport passagers.....	8
4	Sécurité Terrain LFCL	9
4.1	Avancement de la rédaction de la fiche ICARUS LFCL	9
4.2	Rapprochement dangereux d'un ULM et d'un DR400 en finale à LFCL	9
4.3	Rapprochement dangereux en finale d'un avion « extérieur » avec un avion de l'ACAT (15/06/2018)	10
4.4	Constat par un pilote ACAT du Comportement étrange en auto info à LFCL d'un avion de l'AC ENAC (23 avril 2018)	10
4.5	Réunion de l'AUATBL le 17 mai 2018	11
5	Système de Gestion de la Sécurité – SGS	11

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

2017-MAR-01	P2	Organiser un sondage sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA (Flashs Sécurité des Vols, Conseils Sécurité, Consignes, Guides, etc.)	M.Postal	Close le 04/04/18
-------------	----	--	----------	-------------------

New : [La CISOA mène l'enquête](#) diffusée le 29/03/2018.

2017-DEC-07	P2	Faire l'analyse, la synthèse et tirer les conclusions du recueil des témoignages sur des situations vécues dans lesquelles « avoir eu une check-list à disposition et l'avoir utilisée ou inversement ne pas en avoir eu ou avoir sauté une ligne ou un item particulier » ont été déterminant pour la suite du vol.	LP.Bugeat	Close le 27/06/18
-------------	----	--	-----------	-------------------

Pas beaucoup de succès (5 réponses), malgré la relance qui a quand même été efficace car toutes les réponses sont arrivées après le rappel

Des remarques plutôt constructives avec quelques critiques, des partages d'expérience et des propositions

Remarques

- CL trop complexes : mélange de DOLIST et de CHECKLIST = Proposition de distinguer les deux par des fonds de couleur différents
- Quick CL DR400 : pas d'item de transpondeur OFF dans l'arrêt moteur
- Favorable à deux types de CL (Quick et détaillée) / Format A5 pas pratique

Partage d'expérience :

- Expérience d'un départ avec instructeur réalisé sans usage de CL (Exercice de mise en œuvre circuit visuel dans environnement chargé à Toussus le Noble) : Oubli de fermeture verrière => systématisation d'usage d'une CL
- Expérience de ratatouille moteur suite à absence de vérification régulière de l'essence (consommation et suivi des réservoirs) : oubli de changement de réservoir => mise en place d'un suivi perso de check conso régulière pour tous les vols (et pas seulement ceux qui ont des points tournants prévus avec la CL Point tournant/croisière)

Propositions d'amélioration :

- Améliorer la recherche par mot clé sur le site (pas trouvé avec le mot-clé check-list)
Pour mémoire, les CL sont dans [Documents/Opérations Aériennes/Document de bord](#)
- Unifier les CL dans les avions et sur le site (exemple de l'item transpondeur OFF dans l'arrêt moteur de la Quick CL DR400)

Propositions de rajout de CL :

- CL avant alignement pour les IFR
- Info de l'existence et proposition de rajout d'une Procédure anormale pour le cas d'une panne moteur au-dessus de l'eau

Conclusions :

- 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
- Désigner un responsable de la gestion de la documentation ;
- Organiser une « revue » périodique des documents ;
- Ajouter dans les procédures anormales le cas d'une panne moteur au-dessus de l'eau
- Prévoir une sensibilisation à la conduite d'un amerrissage d'urgence lors du séminaire 2019 [utiliser la Video de l'amerrissage d'un Cessna au large de la Corse]
- Communiquer sur les résultats de l'enquête et les actions prises

La prise en compte de ces conclusions sous forme d'action(s) sera définie avec le Responsable pédagogique et la commission lors de sa prochaine réunion.

✓ 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 : <ul style="list-style-type: none"> – de préciser qui fait quoi dans les activités du processus ; – dans le cas d'un vol consécutif à une opération de maintenance : <ul style="list-style-type: none"> ○ d'identifier la réglementation applicable et les conditions d'assurance ; ○ 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 faite oralement le 05 mai 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
--------------	----	---	---------	----------

Le « master » du document est retrouvé !

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

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

✓ Publications

Conseils Sécurité :

- 01/2018 : « [Comment éviter une sortie de piste à l'atterrissage ?](#) » (Rédacteur : M. Postal – publié le 15 avril)

Texte de la new de diffusion :

Ce premier conseil sécurité de l'année 2018 ([cliquer ICI pour le télécharger](#)) commente certains résultats de l'étude du BEA intitulée "Maîtrise technique lors de l'atterrissage et connaissance de soi – Analyse de sorties de piste en 2006 en aviation générale" et renvoie à des conseils sécurité ou à d'autres documents en relation avec le propos.

Le nombre élevé de renvois pourrait rebuter a priori mais aussi être le signe qu'**atterrir en restant sur la bande de piste n'est pas anodin et se mérite !**

Ces renvois sont aussi l'occasion pour les personnes arrivées récemment à l'ACAT de découvrir quelques-uns des 49 [conseils sécurité élaborés par la CISOA](#) et pour les autres de s'y replonger : une façon de préparer vos envolées printanières ou estivales en les concluant par de bons et beaux atterrissages !

- 02/2018 : « [Volier avec une tablette tactile](#) » (T.Pereira, publié le 09 mai)

Texte de la new de diffusion :

Un nombre croissant de pilotes possèdent une tablette ou un smartphone voire un GPS portable ! Certains utilisent ce matériel personnel avec des applications aéronautiques pour préparer leur projet de vol quand d'autres l'embarquent comme ressource additionnelle d'aide à la navigation !

La portabilité, l'ergonomie et la qualité de présentation des informations à l'écran, la sollicitation relativement intuitive des fonctions leur confèrent des avantages incontestables.

Ce deuxième conseil sécurité de l'année en cite quelques-uns mais attire également l'attention sur quelques inconvénients et diverses précautions d'usage et d'installation à bord.

Échanges à la suite de cette diffusion :

D'un FI

Merci pour cet article.

Êtes-vous au courant que l'EASA prépare une mise à jour réglementaire sur ce sujet? Le projet correspondant a été distribué l'année dernière pour commentaire, il reprend pratiquement toutes les bonnes pratiques énoncées dans votre article.

<https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2016-12>

J'ai personnellement commenté cet article dans le cadre professionnel (pour les dispositions de la PART-CAT). Je ne sais pas si la FFA a fourni des commentaires sur ce projet pour les dispositions "aviation générale" (PART-NCO).

J'assiste la semaine prochaine à un forum où l'EASA parlera de ce sujet. Si j'ai plus d'informations, je ne manquerai pas de les partager avec vous.

D'un PPL

Excellent ce conseil de sécurité et très réaliste.

Je n'utilise en vol que la fonction GPS et le profil de vol (avec 1000 pieds de précaution) sur NavPRO.

Pour les fonctions altitudes, TMA, contrôle du temps, je m'appuie sur ma préparation papier;

J'ai expérimenté, un beau jour ensoleillé de Juillet, l'extinction pour surchauffe de la tablette.

Heureusement, j'avais ma navigation écrite et je venais de valider un point tournant.

Je l'ai ventilée face à la sortie Air du DR400 et 15mn après, elle est enfin repartie.

Moralité :

- Je continue à faire mon plan de vol sur papier que j'ai tracé sur la carte plastifiée

- Pour les vols supérieurs à une heure, je télécharge sur mon téléphone un autre plan de vol fait sur MACH7. Deux sécurités valent mieux qu'une.

- Je place mon Ipad juste devant l'opercule de ventilation pour éviter la surchauffe.

Félicitations et merci pour ce travail précis, plein de bon sens et plus qu'utile.

Flash Sécurité des vols :

- [Un dysfonctionnement peut en cacher un autre !](#) (Rédacteur J.Loury, publié le 31 mai 2018)

Texte de la new de diffusion :

Un événement récent déclaré sur le [REX-FFA](#) sous la référence EOZLC353UN et clôturé le 21/05/2018 a incité la CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes de l'ACAT à publier le Flash Sécurité des Vols en objet ([cliquer ICI pour le télécharger](#)).

Le dysfonctionnement constaté de l'horamètre pouvait paraître anodin alors qu'il était provoqué par une anomalie sur l'alerte Pression d'huile !

Après avoir pris connaissance de ce flash n'hésitez pas à relire le support de présentation de l'intervention intitulée [CBT \(Competency Based Training\) : un guide pour « revisiter » le savoir, le savoir-faire et le savoir-être du pilote privé](#), faite lors du [Séminaire du Pilote privé Avion et ULM du 31 janvier 2015](#) : en effet il semble que dans le cas de cet événement les compétences techniques Connaissances et Procédures n'aient pas été suffisamment mobilisées !

✓ **Flashes 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)

✓ **Conseils sécurité à venir**

N° d'ordre	Sujet traité	Rédacteur Date visée
03/2018	Faire face à un dysfonctionnement du trim sur DA20 et TB20 et notamment à un « embarquement du trim » !	J.P Camelin 30 juin 18
04/2018	Maîtriser la réalisation du dernier virage	T.Pereira ad
05/2018	Comment utiliser la tablette (un peu l'équivalent de comment utilise-t-on une carte !)	

- à propos du CS 04/2018, T.Pereira écrit :

Ce conseil concerne le phénomène malheureusement connu du « Décrochage en dernier virage ». Je propose de rédiger une ébauche avec des croquis, dessins et autres astuces de mémorisation sur la base de l'article de Barry Schiff intitulé « du décrochage à la vrille » (document dans le « kiosque des élèves » sous le titre « [Le décrochage en dernier virage](#) »).

Le conseil pourrait s'intituler « Comment éviter le départ en vrille en dernier virage » ... car c'est plus précisément de cela qu'il s'agit...

- à propos du CS 04/2018 et après discussion, la commission suggère d'analyser les documents ANPI sur le sujet et à l'issue de statuer sur la pertinence d'un tel conseil.

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

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

- EOZN9JPOLL : Sortie de piste du TB10 après un décollage interrompu lors d'un exercice de Toucher-décoller
Date de l'événement : 22/04/2018
Date de la déclaration : 25/04/2018

Date de clôture : 14/05/2018

Publication : nationale

CRES AG transmis le 15 mai à DSAC-Sud (dsac-s-incident@aviation-civile.gouv.fr) sous le statut « Clos avec analyse détaillée »

Action préventive suggérée : cf. §2 Avancement/planification des flashes sécurité des vols et des conseils sécurité, Flash Sécurité des vols à venir

- EOZLC353UN : Horamètre défectueux

Date de l'événement : 14/04/2018

Date déclaration : 15/04/2018

Déclaration clôturée le 21/05/2018

Publication : club

Action préventive : publication le 31 mai 2018 du Flash Sécurité des vols [Un dysfonctionnement peut en cacher un autre !](#)

2018-JUIN-02	P2	Proposer à la Commission Sécurité FFA (S.Mayjonade) de publier en national en changeant le libellé.	J.Loury	24/09/18
--------------	----	---	---------	----------

- EOZEMMOFO7 : Rapprochement dangereux d'un ULM et d'un DR400 en finale Piste 15 alors que TWR était actif.

Date de l'événement : 10/03/18

Date déclaration : 11/03/2018

Déclaration clôturée le 21/05/2018

Publication : nationale

CRES AG ACAT transmis à DSAC sous le statut « Clos avec analyse détaillée »

DGAC-DSNA - Qualité de service a ouvert une FNE (fiche de notification d'événement)

Action préventive : publication le 29 avril 2018 du Flash Sécurité LFCL n°8 [Rapprochement dangereux en finale à LFCL : gardez le contact visuel sur l'aéronef qui vous précède !](#)

Cf. § 4.2 ci-après

- EP10A64ZKO : Recul en vol du siège « pilote » d'un DR400 suite à la rupture mécanique d'une attache

Date de l'événement : 20/04/2018

Date déclaration : 04/05/2018

Déclaration clôturée le 21/05/2018

Publication : nationale

Action préventive : néant

- un [flash sécurité](#) a déjà été publié en décembre 2012 au sujet du verrouillage des sièges avant ;

- les [livrets des procédures des DR400](#) identifient et définissent l'action de vérification du verrouillage.

3.1.2 Déclarations en cours de traitement

- néant

3.2 Autres événements et/ou actions

3.2.1 Résultats de l'enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA (Action 2017-MAR-01)

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

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

3.2.2 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...

3.2.3 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 :

2018-JUIN-04	P2	Rédiger et publier une Procédure générale d'évacuation 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)

Mail d'un membre de la CISOA (09/05/18 10:39)

RE : Prix de la Sécurité FFA 2017 : Pointeau à percussion

L'idée paraît séduisante. La question que je me pose est de savoir comment faire pour assurer qu'en cas de nécessité, le pilote ou un PAX présent à bord puisse avoir accès à cet outil, dans la situation de stress et avec l'avion dans la position qui empêche l'ouverture de la verrière. Je n'ai pas trouvé de réponse satisfaisante. A discuter.

Mail du CPS-ACAT (08/05/18 18:00)

Objet : Prix de la Sécurité FFA 2017 : Pointeau à percussion

Ne devrait-on pas, à l'instar de la trousse de secours, mettre un tel outil de sécurité dans chacun de nos avions lorsqu'ils n'en sont pas dotés ?

J'ai posé la question à D.Vacher de savoir si on pouvait le trouver dans le commerce.

Mail de daniel.vacher (08/05/18 10:47)

Subject: Pointeau à percussion

Bonjour à tous,

Pour information, l'AC du Béarn basé à Pau a réalisé une vidéo de présentation/utilisation de l'outil de sécurité qui lui a permis de remporter le Prix de la Sécurité FFA 2017.

Vous pouvez y accéder à partir du lien suivant.

<https://www.dropbox.com/s/gzpz88vsf4yddrpe/Vid%C3%A9o%20ACB%20s%C3%A9cu%20verri%C3%A8re.mp4?dl=0>

Cordialement.

3.2.4 Accident d'un AQUILA le 08 mai 2018

- attente du rapport d'enquête du BEA pour connaître les circonstances exactes de l'accident

3.2.5 Rediffusion d'une publication EASA relayée par FFA (Newsletter FI N°47) et ANPI

Titre et texte de la new de rediffusion (22-05-2018) :

Éviter les intrusions en espace contrôlé et les collisions : un impératif !

Les Commissions Espace Aérien et Formation de la FFA travaillent à la sensibilisation des pilotes et des instructeurs aux pénétrations intempestives dans les espaces aériens soumis à clairance.

L'EASA constate que la complexité de l'espace aérien est devenue telle qu'il devient difficile, même pour des pilotes expérimentés, d'éviter les intrusions d'espace (cf. <https://www.easa.europa.eu/airspace-infringement>).

Elle vient de mettre en ligne une vidéo très intéressante sur le sujet qui, bien qu'en anglais, explique comment bien préparer et réaliser ses vols: <https://www.youtube.com/watch?v=cB33DSKNQRY>.

Ceci confirme la pertinence du Conseil Sécurité 02/2018 Voler avec une tablette tactile ! publié le 09 mai 2018 par la CISOA.

3.2.6 Intrusion dans la TMA classe D de LFBO le 18 Mai 2018

- Évènement survenu lors d'un vol d'instruction dans le secteur Est Sud-Est de LFCL
CRES AG transmis à l'autorité

Décision :

2018-JUIN-05	P2	Faire un mail aux membres ACAT relatant brièvement les circonstances de l'intrusion dans la TMA classe D de LFBO du 18 Mai 2018, en y insérant les liens vers : <ul style="list-style-type: none"> – La synthèse des présentations du Forum sur la problématique des intrusions de trafics VFR dans les espaces aériens contrôlés soumis à clairance et dans les zones réglementées ou interdites [organisé par la DSNA (Direction des Services de la Navigation aérienne) le 09 Février 2016 à Blagnac] ; – Les 10 règles d'or pour éviter une intrusion en EAC (Document élaboré et diffusé par la DGAC-DSNA lors de ce Forum). 	J.Loury	24/09/18
--------------	----	---	---------	----------

3.2.7 Règles relatives à l'emport passagers

Quelles règles appliquer : le NCO ou l'Arrêté du 24 juillet 1991 ?

Si l'arrêté tolère dans certains cas le regroupement d'enfants de 2 à 12 ans, il n'en est pas de même avec le NCO qui l'interdit (Règlement UE 965/21012 modifié NCO.IDE.A.140)

Conclusion :

- 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 avec accès aux commandes de vol).

La question a été soulevée à la suite du mail de M.Postal du 04/06 2018 11:46 :

J'ai relu l'arrêté du 24 juillet 1991 et j'en déduis ce qui suit pour la JPO :

- Il peut y avoir un enfant entre 2 et 12 ans à côté du pilote,
- On peut embarquer un couple avec 2 enfants de moins de 12 ans s'ils ont la même corpulence : on les regroupe (même ceinture) sur le siège arrière, à côté de l'un des adultes.

Ceci en tenant compte :

- De la masse et du centrage,
- De l'assurance : sur ce point, le TB10 est clair, puisqu'assuré pour 5 personnes (de mémoire). Pour les autres avions, si le contrat d'assurance stipule « conformément à la réglementation », la question demeure : **l'avion assuré pour 4 personnes mais chargé conformément à l'arrêté (regroupement donc 5 personnes) reste-t-il assuré ?**

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 9/11
	34 ème réunion (27 juin 2018)	

Seul l'assureur peut répondre à cette question... Mais je n'ai pas de point d'entrée.

Si on n'a pas la réponse d'ici samedi, on applique la limitation à 4 personnes sur les avions assurés ainsi.

Vos remarques sont les bienvenues !

A bientôt,

Marc

Pour mémoire, la partie concernée de l'arrêté :

5.7.2. Passagers

Tout passager doit avoir sa ceinture de sécurité et son harnais attachés (si le siège en est équipé) pendant le décollage et l'atterrissage, et en toute circonstance où le commandant de bord l'estime nécessaire.

Un vol ne peut être entrepris que si les passagers peuvent attacher et détacher leur ceinture et harnais par leurs propres moyens ou avec l'aide d'une personne située à proximité immédiate.

Pour les aérodynes de largage de parachutistes, l'utilisation des harnais et ceintures devra être compatible avec les conditions techniques spécifiées conformément au 2.4.7.

5.7.3. Nombre d'occupants âgés de plus de deux ans

Le nombre total d'occupants âgés de plus de deux ans ne peut excéder le nombre maximal d'occupants et le nombre maximal de sièges prévu dans les documents de navigabilité associés à l'aéronef.

Cependant, sauf dans les cas où il est exigé un harnais de sécurité, il est admis que deux enfants âgés de deux à moins de douze ans et d'une corpulence comparable peuvent occuper un même siège et y être attachés par la même ceinture, si l'on a pu s'assurer avant le vol que l'un des deux au moins est capable d'attacher et de détacher la ceinture conformément aux instructions, ou qu'un occupant adulte et voisin est en mesure de s'en charger pour eux. Dans ce cas, il n'est autorisé qu'un seul regroupement d'enfants par rangée de sièges.

Aucun regroupement n'est autorisé sur les sièges pilote.

5.7.4. Enfant de moins de deux ans

Un enfant de moins de deux ans peut être tenu dans les bras d'un adulte, si un dispositif agréé n'est pas disponible.

J-L Rabilloud avait répondu (mail du 11/06/2018 17:01) :

Mon commentaire vient un peu tard car j'étais en voyage, mais je vois que les vols n'ont pas eu lieu (pb météo sans doute, je n'ai pas suivi ce qui se passait à Toulouse ?).

Cette réflexion peut servir pour la prochaine fois : il me semble que le règlement européen NCO interdit le regroupement d'enfants sur une même ceinture.

Ai-je mal compris ?

4 Sécurité Terrain LFCL

4.1 Avancement de la rédaction de la fiche ICARUS LFCL

- en standby

4.2 Rapprochement dangereux d'un ULM et d'un DR400 en finale à LFCL

- Diffusion le 29/04/18 aux membres ACAT du Flash Sécurité LFCL n°8 via la new ci-après :

Un récent événement de sécurité survenu à T-Lasbordes a motivé la rédaction et la publication du Flash Sécurité Terrain LFCL en objet : prenez en connaissance avec la plus grande attention [en cliquant ICI](#).

Un [Avertissement Sécurité des Vols](#), élaboré à cette occasion, est affiché dans les locaux de l'ACAT.

Signé : votre CPS (Correspondant Prévention Sécurité de l'ACAT), également [RST \(Réfèrent Sécurité Terrain pour l'AUATBL\)](#)

Plusieurs échanges à la suite de cette publication :

D'un PPL

Je suis étonné de lire : "le contrôleur a observé l'étagement des aéronefs en finale mais pouvait difficilement évaluer les distances".

En effet nous sommes dans son espace contrôlé et l'avion comme l'ULM étaient équipés de transpondeurs ?

Merci de tes éclaircissements !

D'un PPL

Merci du retour.

Je m'attendais à plus de précision et performance au XXI ème siècle chez les contrôleurs.

Ça laisse une bonne marge de progression.

Réponse du CPS/RST

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page
	34 ème réunion (27 juin 2018)	10/11

L'équipement de visualisation Radar de LFCL ne représente pas "finement" et ni avec "réalisme" la position relative de deux aéronefs très proches (les plots se confondent, les traits et les chiffres des étiquettes doivent être interprétés).

Le contrôleur de LFCL n'assure pas de séparation "radar" pour prévenir les collisions.

Il y a une latence d'affichage qui peut aller jusqu'à 15 secondes.

(Cf. Bulletin Sécurité LFCL Avril 2013 pages 7/8 et 8/8).

Le codage de l'altitude (ALT) se fait par incrément de 100 ft pour un transpondeur mode A/C et de 25 ft pour un transpondeur Mode S.

(Cf. Conseil Sécurité 01/2013 Pour votre sécurité et celle des autres... transpondez !)

Pour ton information, suite à cet événement, une FNE (Fiche de Notification d'Événement) a été établie par l'entité "Qualité de service" de la DGAC-DNA (Direction de la Navigation Aérienne, dont dépendent les contrôleurs de LFCL) : une analyse est en cours.

D'un PPL

Je ne me trompe pas (je pense), c'est bien là une erreur majeur de constructeur.

Je connais que les pilotes de Robins qui parlent en km/h, mais les autres pilotes de l'Aviation légère en France, qui volent sur Diamond, Piper et Cessna, Pilatus, sont bien en KTS...

Et les avions qui sont avec LFBO sont en KTS.

Merci pour la conversion de KMH en KTS, je n'ai jamais fait auparavant.

Je ne pense pas voler sur les DR400 de l'ACAT ou ailleurs.

Je ne vous embête pas plus longtemps avec ça.

Réponse du CPS/RST

Qualifier d'erreur du constructeur Robin le fait d'équiper un avion d'un anémomètre avec la double graduation km/h et kt est inapproprié !

D'un PPL

Merci pour ce mail sécurité.

Si je peux me permettre pensez à mettre les vitesses aéronefs en KTS aussi, c'est pour des raisons de sécurité aussi, il y a très peu de personnes utilisent KMH pour les aéronefs.

Réponse du CPS/RST

Détrompez-vous : en aviation légère et en France un grand nombre de personnes utilisent les km/h, notamment les pilotes de Robin DR400 dont la plupart des anémomètres sont gradués dans cette unité (chiffres en blanc). C'est tout au moins le cas pour les DR400 de la flotte ACAT, même si ces anémomètres ont également une graduation en kt mais qui est moins lisible (chiffres en jaune).

Par contre il est clair qu'en navigation, il est plus logique et pratique d'utiliser les noeuds (kt) et c'est bien ce que font la plupart des pilotes en ce domaine.

Enfin il n'est pas interdit de convertir les km/h en kt avec la formule simple de calcul mental :

$V_i (kt) = V_i (km/h) \text{ divisée par } 2, \text{ valeur à laquelle on ajoute } 10\% \text{ du résultat de cette division !}$

Par exemple pour 135 km/h : $135/2 + 0.1 \times 135/2$ soit $67.5 + 6.75 = 74.25$ kt

4.3 Rapprochement dangereux en finale d'un avion « extérieur » avec un avion de l'ACAT (15/06/2018)

- Événement rapporté par le Responsable pédagogique (RP-ACAT) :
 - l'avion de l'ACAT est n°1, son CDB est un PPL récent ;
 - l'avion « extérieur » est n°2 : immatriculé en Allemagne (D-EPFN), les communications se font en anglais ; en finale le CDB n'avait pas le visuel sur le n°1. Il demande à faire un 360° de retardement, le CTL le lui refuse un autre trafic étant derrière en n°3. Le CDB n'a exécuté la remise des gaz demandée par le CTL qu'à sa deuxième injonction.
- Audition du contrôleur par le CPS et le RP-ACAT
- Le CPS attend l'appel du pilote concerné de l'ACAT et son CRES AG (tel que suggéré par le RP-ACAT) avant de demander les traces radar et l'enregistrement des communications pour pouvoir faire l'analyse de l'événement !

4.4 Constat par un pilote ACAT du Comportement étrange en auto info à LFCL d'un avion de l'AC ENAC (23 avril 2018)

- Attente de la part du CPS de l'AC ENAC (plusieurs fois relancé !) d'une synthèse de l'événement et de son traitement.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CE Airbus Opérations Toulouse	Page 11/11
	34 ème réunion (27 juin 2018)	

- Attente de la déclaration de l'événement sur le REX-FFA par le pilote ACAT comme suggéré par le CPS-ACAT

Pilote ACAT :

Veillez trouver un CR d'un comportement qui m'a semblé « étrange », voir anti-sécurité.

Vol lundi 23 avril 2018 18h30:

Vol en DA20 avec une élève (AC ACAT). Pas de contrôle, donc auto-information (signalé sur l'ATIS).

MTO : CAVOK, vent estimé (manche à air) du 210/220 pour 5/7kt

Donc piste 15 en service.

Un Aquila (AB de l'ACTMP) est au point d'attente 15.

Pendant notre roulage vers le point d'attente 15 (Delta), un DR400 de l'AC ENAC s'annonce pour rouler point d'attente 33 (Alpha).

L'Aquila décolle. Je signale à la radio au pilote du DR400 que nous sommes point d'attente 15, vu le vent : Aucune réponse du DR400, qui s'immobilise en Alpha.

Nous nous alignons et décollons en 15 vers 18H30 (l'Aquila est en dernier virage 15).

L'Aquila fait un touché en 15.

Le DR400 s'annonce pour s'aligner en 33 vers 18h35. Je lui demande ses intentions en terme de sortie (sauf erreur de ma part, ça n'a pas été mentionné à la radio). Le pilote du DR400 répond qu'il sort par DN.

Je signale que nous tournons en 15. Il répond que la préférentielle est la 33... je signale que le vent est Sud-Ouest. Il répond mais je ne comprends pas sa réponse.

Arrivant en vent arrière, nous sommes attentifs, et vérifions que le DR400 sort bien par DN.

Mes remarques :

- 1) La voix du pilote du DR400 était très « sûr », pouvant faire penser à quelqu'un d'expérimenté, peut-être un FI (c'est mon jugement)
- 2) J'ai trouvé étrange qu'il ne réponde pas à mon 1^{er} message signalant que nous sommes point d'attente 15 (il n'a peut-être pas entendu/compris, ayant un doute sur l'immatriculation, il me semble avoir dit à la radio « au DR400, ... »).
- 3) L'argument de la piste préférentielle m'a semblé peu approprié :
 - a. Vu la direction du vent
 - b. Vu que 2 avions s'annoncent pour des TdP 15
- 4) L'AC ENAC est plus proche du point d'attente Alpha, et la direction de la manche est peut-être moins visible depuis l'AC ENAC (il y a cependant la manche de la piste ULM).
- 5) Situation potentiellement conflictuelle si :
 - a. Le pilote du DR400 décide de changer son plan d'action
 - b. Si une panne survient au décollage et qu'il décide de faire un TdP au lieu de sortir par DN

Réponse du CPS :

En addition à ma précédente réponse, je te suggère de déclarer cet événement sur le REX-FFA, ce qui permettra d'en avoir la trace et d'en faire l'analyse avec le CPS de l'AC ENAC et le cas échéant de préparer puis publier un Flash Sécurité Terrain LFCL pour rappeler la signification d'un QFU préférentiel et que tous les aéronefs de la circulation d'aérodrome doivent utiliser le même QFU à l'atterrissage comme au décollage !

Réponse du Pilote ACAT

Ok, je fais ça.

Mes « sources » m'ont confirmé qu'il s'agissait d'un vol d'instruction... ca va donner de bonnes habitudes à l'élève...

4.5 Réunion de l'AUATBL le 17 mai 2018

cf. CR diffusé par l'AUATBL

5 Système de Gestion de la Sécurité – SGS

RAS

**Prochaine réunion le lundi 24 septembre 2018
18h00 à 20h00**