
	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	 <small>Comité Social et Économique Airbus Opérations Toulouse</small>
	CISOA-Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes	
<b>Compte rendu de la 41 ème réunion (25/03/2020)</b>		Page 1/17

Cette réunion fut tenue à distance à cause du confinement lié à la pandémie COVID19.  
En réponse à l'ordre du jour, les membres participants ont transmis leurs éléments par e.mail.

Membres de la commission ayant participé : Bernard ADES, Jean-Pierre CAMELIN, Bruno GUAUS, Jacques LOURY, Manuel PERIE, Marc POSTAL.	Autres participants :
Membres excusés : Hugues MEUNIER Membres n'ayant pas participé : Louis-Patrice BUGÉAT, Baptiste CADOT.	Bernard MIGLIORE

Préambule.....	2
1 Publications.....	3
1.1 Flashs Sécurité des Vols.....	3
1.2 Conseils sécurité.....	3
1.3 News (e-mail diffusé aux adhérents).....	3
1.4 Conseils sécurité à venir.....	3
2 Avancement des actions.....	4
2.1 Actions clôturées.....	4
2.1.1 Actions de la synthèse du plan d'actions des déclarations publiées.....	4
2.1.2 Autres actions clôturées.....	4
2.2 Actions ouvertes.....	5
2.2.1 Actions de la synthèse du plan d'actions des déclarations publiées avant le 11/12/2019.....	5
2.2.2 Autres actions ouvertes.....	5
3 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA.....	7
3.1 Déclarations clôturées depuis le 11/12/2019.....	7
3.2 Relevé des AC-AP de la synthèse du plan d'actions des déclarations publiées depuis le 11/12/19.....	7
3.3 Déclarations non clôturées en cours de traitement.....	8
4 Planification de travaux à moyen ou long terme.....	8
4.1 Remarque préliminaire.....	8
4.2 Actions de Com' interne ACAT.....	8
4.3 Conception de vidéos.....	9
4.4 Revue des documents publiés.....	9
4.4.1 Conseils Sécurité.....	9
4.4.2 Autres documents.....	9
5 Politique de sécurité.....	10
5.1 Abonnements aux notifications des publications du REX-FFA.....	10
5.2 Points divers.....	11
5.2.1 Bilan DTO Année 2019 : Risques et prévention - Politique de sécurité.....	11
5.2.2 Parution du bulletin sécurité de la DSAC "Objectif Sécurité" n°29.....	11
5.3 Relations externes.....	11
5.3.1 Sécurité Terrain LFCL - Réseau des Référents Sécurité des Vols.....	11
5.3.2 AUATBL.....	11
5.3.3 FFA-Commission Prévention Sécurité.....	11
5.3.4 FFA-Administrateur du site web www.ffaero.....	11
5.3.5 ISAL.....	11
Annexe 1 : commentaires au CR de la réunion du 11/12/2019.....	13
Annexe 2 : e.mails reçus ou envoyés.....	14

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse	Page 2/17
	41 ème réunion (25 mars 2020)	

## 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.*

## Préambule

1. Jean-Louis Rabilloud est remplacé par Manuel Périé, qui a émis des commentaires au [CR de la réunion CISOA du 11/12/2019](#) cités en Annexe 1. Certains d'entre eux sont pris en compte dans diverses actions ou travaux en cours (cf. présent CR).
2. Chaque membre de la CISOA a librement accepté la proposition qui lui a été faite d'en faire partie. Des contraintes peuvent empêcher ponctuellement l'un ou l'autre d'entre nous de participer à une réunion ou de mener une action.  
Lorsqu'une telle situation se répète et devient quasi systématique, la charge de travail de la commission est répartie sur un petit nombre de membres : il convient pour le membre concerné de reconsidérer son acceptation initiale et le cas échéant de demander à être remplacé !

Aujourd'hui un membre nous quitte pour raisons personnelles.

La CISOA a besoin de forces vives : il faudrait donc le remplacer et augmenter l'effectif actuel d'une unité, si possible avec un FI ou un pilote « expert d'un domaine particulier » (par ex. en météo, facteurs humains, audits/enquêtes, pédagogie, etc.)

3. Marc Postal a accepté d'être la seconde personne ayant les droits d'administration, comme *Membre SGS*, pour le traitement des déclarations REX FFA déposées par un *Pilote ACAT*.
4. Bernard Migliore, Président de l'ACAT, écrit ce qui suit dans un e.mail du 27 Mars 2020 :  
*...Un gros travail de synthèse et un bon support à votre réunion virtuelle !  
Je tiens à remercier l'ensemble des membres de la CISOA et toi tout particulièrement en tant que responsable de cette commission pour l'excellent travail que vous faites et pour tous les documents produits, diffusés et mis à disposition de l'ensemble des membres du club !  
Bienvenue aux nouveaux membres de la commission et merci à tous pour votre engagement dans la recherche de l'amélioration continue de la sécurité des vols.  
Merci de transmettre ce message aux membres de la commission.  
Continuez bien, à très bientôt.*

## 1 Publications

### 1.1 Flashs Sécurité des Vols

Sujet	Date
néant	

### 1.2 Conseils sécurité

N°	Titre	Date
02/2019	METAR - AUTO et TAF : deux inséparables dans la tendance !	19/12/2019
01/2020	Les ceintures et les postures de sécurité sont vitales !	20/01/2020
02/2020	Cinq DR400 à l'ACAT : lequel choisir ?	19/03/2020

### 1.3 News (e-mail diffusé aux adhérents)

Date	Sujet	Emetteur
08/03/2020	Prévenir l'hypoxie : un Briefing Sécurité pour l'Aviation Générale publié par l'EASA	CPS
27/02/2020	Rappel de Règlement - Les avions doivent être rentrés -	Secrétariat
30/01/2020	A propos de la publication récente du REX-FFA référencé H5Q2Q7Y3EH (sensibilisation sur la problématique des sorties de piste)	CPS
22/01/2020	Utilisation des nouvelles technologies (Bande dessinée Sunny Swift – EASA)	CPS
07/01/2020	Vœux du Président (en grande partie sur le thème de la Sécurité, notamment éviter de déclarer de façon anonyme car culture juste, etc.)	Secrétariat
20/12/2019	Abonnement aux publications REX-FFA (rédigée par B.Migliore, Président ACAT)	Secrétariat

### 1.4 Conseils sécurité à venir

N°	Sujet traité	Rédacteur
	Conduire un amerrissage forcé	LP.Bugeat
	Bande de piste en plus ou moins forte déclivité : précautions à prendre pour atterrir et décoller !	M.Postal
	Toulouse - Lasbordes : une météo particulière !	D.Boutonnet

« Conduire un amerrissage forcé » : commentaires émis par Hugues Meunier (e-mail 16 Jan 2020)

... le point sur lequel je m'interroge le plus : il s'agit de l'opération d'amerrissage proprement dit, compte tenu de la direction et force respective du vent, des vagues et houle.

Patrice nous donne quelques éléments :

Le vent est important comme pour toute approche vers le sol, mais dans la dernière phase il faut privilégier le sens de la houle. Un amerrissage parallèle aux vagues de houle et en leur sommet est la meilleure technique tant que le vent n'est pas trop violent. Si le vent est très violent on cherchera à amerrir sur le dos de la vague de houle.

Mais j'avoue que j'espérais trouver à ce sujet les dessins que Patrice nous avait montré lors de sa présentation au Séminaire en Janvier 2019.

Typiquement si le vent est très violent, le conseil est d'amerrir sur le dos de la vague. Mais il n'est pas précisé si c'est face au vent (ce que je pense) et donc face à la houle (la vague suivante arrivant alors très vite) ou au contraire avec le vent dans le dos (à vitesse sol/mer plus rapide mais dans la direction où va la houle) ?

A noter, en voile, on aborde la houle face à la houle (donc direction de la houle et notre vitesse en sens opposés) avec un angle de 30° environ pour ne pas faire face à un mur si angle 0° et ne pas se faire renverser par le coté si angle > 45°.

CPS a reçu de *Bernard Adès* un avis oral sur ce commentaire : « bien que je n'ai pas personnellement amerris en urgence, je pense qu'il est préférable d'être placé le plus face au vent possible !

## 2 Avancement des actions

### 2.1 Actions clôturées

#### 2.1.1 Actions de la synthèse du plan d'actions des déclarations publiées

- Néant

#### 2.1.2 Autres actions clôturées

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'actions)	M.Postal/ J.Loury	25/03/20
-------------	----	---	----------------------	----------

Clôture prononcée sur la base des trois considérations ci-après :

1. Les aspects [Risques et Prévention](#) et [Politique de sécurité](#) du doct « Bilan DTO Année 2019 » établi à l'initiative du CPS et transmis au Président et au RPO mentionnent les actions entreprises et celles envisagées, autrement dit un « plan d'actions ». Ce document est classé dans un dossier du secrétariat avec le document « Bilan interne DTO » envoyé par l'ACAT à la DSAC-Sud (pour info le CPS n'est pas dans la liste des destinataires) : le doct « Bilan DTO Année 2019 » ne sera diffusé à cette autorité que sur demande (par ex. au titre de la surveillance du DTO).
2. Le « Bilan interne DTO » précité a été établi par le RPO sans recourir à Aérodiagnostic pour l'état des lieux ni consultation du CPS, comme préconisé par FFA : ce qu'accomplit la CISOA lui semble donc suffisant pour « identifier ces axes et actions d'amélioration ... ». A l'avenir la CISOA n'utilisera Aérodiagnostic que sur demande d'un tiers. Commentaire de Marc Postal : il semble qu'un moyen alternatif existe dans le cadre du DTO. D'autant plus qu'il doit être plus adapté aux particularités de l'ACAT. Souvenez-vous qu'il avait fallu modifier les questions originales d'Aérodiagnostic pour notre aéroclub.
3. Du fait qu'une Revue des commissions soit à l'ordre du jour des réunions du Conseil d'Administration et qu'à cette occasion le CPS présente une « Synthèse Sécurité des vols » débattue et le cas échéant amendée et qu'elle figure dans le compte rendu de réunion du CA (donc validée) cette synthèse tient lieu de « plan d'actions » : elle est établie sur la base des CR des réunions de la CISOA et notamment des §2.Avancement des actions et §5.Planification d'actions à moyen ou long terme.

- **Postures de Sécurité à adopter en cas d'atterrissage/amerrissage d'urgence**

Cf. Conseil Sécurité 01/2020 « Les ceintures et les postures de sécurité sont vitales ! ».

Des extraits de ce CS ont été présentés lors de l'intervention faite au Séminaire du 25/01/2020 intitulée « Gestion des passagers en avion léger : briefing et consignes de sécurité ».

- **Communication vers les adhérents ACAT**

Cf. §3 News (e-mail diffusé aux adhérents)

- **Revue des documents publiés par la CISOA**

Conseil Sécurité 01/2014 [Les dangers surnois d'un vol prolongé en altitude](#) : document mis à jour suite à un changement de la réglementation : oxygène obligatoire au-dessus du FL100 pour l'équipage de conduite si la durée du vol entre ce niveau et FL130 est supérieure à 30 minutes ; au-dessus du FL130 pour tous les occupants et quelle que soit la durée du vol.

Conseil Sécurité 01/2013 [Pour votre sécurité et celle des autres ... transpondez !](#) : document mis à jour avec notamment des mentions sur le Flight status et l'état de fonctionnement GND des transpondeurs Mode S, sur l'utilité de la touche VFR.

Conseil Sécurité 01/2016 [Comment confirmer son altitude ?](#) : document mis à jour principalement sur le paragraphe relatif à l'utilisation du GPS.

Note [Espace à 8.33 kHz des fréquences VHF pour les radiocommunications aéronautiques](#) : composition du parc d'équipements radio de l'ACAT mise à jour (page 4/4)

## 2.2 Actions ouvertes

### 2.2.1 Actions de la synthèse du plan d'actions des déclarations publiées avant le 11/12/2019

Pour mémoire : ces actions figurent dans les déclarations en publication **Club** (ACAT) et dans les déclarations en publication **Nationale** si ces dernières sont considérées comme pertinentes pour la Prévention-Sécurité à l'ACAT :

**AC** : actions correctives

**AP** : action préventive

- **E0ZLC353UN - DR400 Circuit électrique Servitudes :**

De nouveaux AFM (générique) ont été mis dans les sacs et sont sur le site web ACAT : après vérification, le descriptif du circuit électrique contient la liste des équipements alimentés via le disjoncteur « Servitudes » uniquement sur l'AFM du DR46 (Edition 10 Novembre 1993 Révision 7 Mai 2012 page 1.06) [pour mémoire l'alerte Décrochage est alimentée via ce disjoncteur].

**AC** : demander à la Commission Mécanique (JC. Bisinotto) s'il est possible de faire un amendement à la main sur l'exemplaire papier mis à disposition dans les sacs avions et de demander à Robin de mettre à jour les Manuels de vol (porteur : CPS-J.Loury)

- **EP2YFJS5GI - Réserve finale quasiment épuisée à l'atterrissage :**

**AP1** : insertion dans le classeur AFM du DA20, en SECTION 5 – PERFORMANCE, des tableaux extraits du document AFMS Doc.No.E-1255 et figurant au bas de la page 3/10 du document ACAT intitulé [Préparation du vol – Performances Avion](#) (20/12/2016) (cf. page [Dossiers Préparation du vol](#)) (porteur : CPS-J.Loury)

**AP2** : communication vers les adhérents ACAT sur l'idée reçue que les jaugeurs de carburant sur avion léger seraient imprécis ! (cf. Règle pratique FFA RP4 DEVIS CARBURANT) (porteur : CPS-J.Loury)

**AP3** : acquisition de jaugeurs manuels pour les DR400 (cf. Prix FFA de la Sécurité 2017 - AC du Béarn) (réservoir principal, supplémentaire, d'aile) descriptif et photos de la jauge DR400 reçus le 20/11/2019 de S.Mayjonade (ACB du Béarn)

- **EP3OFLYLEU - Dérogation aux conditions d'utilisation AD Usage restreint**

Émission d'un CRESAG (porteur : CPS-J.Loury)

Pas de réponse à l'e-mail du 15 Déc. 2019 (cf. annexe) adressé à S. Mayjonade, P. Saint-Martin et D. Vacher (FFA Commission Prévention-Sécurité), avec copie à F.Lagarde (FFA Commission Formation) au sujet du **REX-FFA : module DO**.

- **REX EP3CMKUE9Z** : demander confirmation à Pierre Gervais que suite à ce REX l'atelier Mécanique ACAT a inscrit la vérification du détecteur de CO dans les programmes de maintenance

- **REX EP3EX9PR15** : idem pour le nettoyage d'un filtre du circuit carburant du DA20 suite à ce REX (il y aurait eu un BS à appliquer sur les moteurs équipant les DA20 mais non répercuté dans la doc de maintenance établie par Diamond)

### 2.2.2 Autres actions ouvertes

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
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	<b>RMQ</b>
--------------	----	---	--------	------------

**RMQ** : en réunion du 19 décembre 2018 il avait été décidé d'attendre la modification de la réglementation européenne sur ce sujet avant toute nouvelle action, considérant que le [Conseil Sécurité 02/2018 Voler avec une tablette tactile](#) (rédacteur T.Pereira) était suffisant à ce stade.

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse	Page 6/17
	41 <sup>ème</sup> réunion (25 mars 2020)	

Le 02/04/2020 à 18:29 Bernard Adès a écrit : je pense avoir trouvé ce qui a changé dans les textes EASA sur l'utilisation des EFB (Electronic Flight Bag) depuis le 7 juillet 2019, en vérité peu de choses pour les privés donc on pourrait s'inspirer de ce qui a été prévu par Thierry et l'ANPI.

Cf. la publication à ce sujet sur Skybrary Aviation Safety ([cliquer ICI](#)).

- **LME** : standby sur les TB, le Sprintair et le Gardan

- **Procédure générale d'évacuation**

Suite au [Conseil Sécurité 04/2018 « Se préparer à évacuer l'habitacle »](#) il avait été décidé qu'un item relatif à l'évacuation de l'avion serait ajouté dans la fiche de progression (cf. étude des procédures anormales) – ajout à voir ultérieurement, lorsque le choix d'une fiche sera définitif

- **Livrets des procédures DA20 et DR400**

Nouveaux amendements identifiés ou *proposés* : à paraître en Mai 2020 (les versions précédentes sont du 15 mai 2019).

Suite aux commentaires de :

*Manuel Périé*, un item Propreté du pare-brise sera ajouté (ou mis en exergue s'il est déjà mentionné) aux procédures « Visite prévol » et « Préparation du poste » ;

*Bruno Guaus*, au sujet de l'AC relative à la déclaration EP3UV57DFH, la formulation de l'item « Documents & matériels utiles en vol à bord.....vérifiés » sera modifiée afin d'être explicite quant à la vérification de la présence dans la sacoche des documents de l'avion et non pas de ceux d'un autre !

- **Revue des documents publiés par la CISOA**

[Manuel de Gestion de la Sécurité](#)

Remarque : à sa création ce doct était intitulé « Manuel du Système de gestion de la sécurité »

Nouvelle version en cours de validation [parallèlement à la mise à jour du Règlement intérieur] qui notamment prend en compte :

- la Réglementation Part DTO (« Système de Gestion de la Sécurité – SGS » remplacé par « Politique de sécurité ») ;
- le commentaire de *Manuel Périé* sur la Sûreté (cf. § 5 **Champ d'application** de la politique de sécurité)

Nota : ce § 5 répond à la question « en matière de Sécurité, de quoi parle-t-on ? »

**Réponse** : on parle de **Sécurité des vols**, qui interagit avec la Sécurité au sol pour ces aspects Prévention et lutte contre l'incendie/ Sûreté-Protection et a des impacts sur la Formation et les autres activités opérationnelles [par exemple pour définir et borner les sujets traités dans les Conseils Sécurité, les Consignes (Gilets sauvetage...)]

- **Fiche ICARUS LFCB (Bagnères de Luchon)**

En cours de finalisation.

- **Vidéo « Gestion des passagers en avion léger »**

Démarrage des travaux le 06/03/2020 avec ISAL/Alain Jamet et Boutiqu'aéro/Cédric Lemaître.

- **Communication vers les adhérents ACAT**

1. Résultats de l'enquête et les actions prises suite aux conclusions de l'action 2017-DEC-07 (porteur : LP Bugeat)

Cette action visait au recueil de 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 » a été déterminant pour la suite du vol.

2. Synthèse de l'enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA (porteurs : J.loury/M.Postal)

New invitant à prendre connaissance de cette synthèse intitulée [Sondage ACAT mars/avril 2018 - Résultats](#) et indiquant les propositions retenues et leur avancement.

Une proposition de new a été transmise pour validation le 15/04/2020 aux autres membres de la commission.

### 3 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

#### 3.1 Déclarations clôturées depuis le 11/12/2019

Dépôt	Référence	Clôture	Titre de la déclaration	AS	CRES
24/07/19	EP3OFLYLEU	13/12/19	Dérogation aux conditions d'utilisation AD Usage restreint	-	Attente
11/01/20	EP3TJ6MB3J	18/02/20	Approche sans contact visuel de l'avion qui précède	-	Non
25/01/20	EP3UV57DFH	18/02/20	Vol effectué avec emport des documents d'un autre avion	x	Non
16/02/20	EP3YMR9TZS	18/02/20	Oubli de serrer le bouchon d'huile	-	Non
17/02/20	EP3YQ2CIZD	18/02/20	Léger heurt entre avions en les rangeant dans leur hangar	x	Non
01/03/20	EP42151ILS	04/03/20	Vibrations moteur et perte partielle de puissance	-	Oui
09/03/20	EP42UWPRHX	08/04/20	Rapprochement lors d'un dépassement en tour de piste	-	Non
12/03/20	EP436HH6YG	08/04/20	Aileron endommagé en rentrant l'avion dans son hangar	x	Non

#### 3.2 Relevé des AC-AP de la synthèse du plan d'actions des déclarations publiées depuis le 11/12/19

- **EP3UV57DFH Vol effectué avec emport des documents d'un autre avion**

**AC** : apposition de l'étiquette portant l'immatriculation de l'avion en partie basse des casiers où les sacs sont rangées (demande transmise à Commission Infrastructure et Bâtiments - Cf. échange d'e-mails en annexe 2).

*Commentaire de Bruno Guaus* : peut-on rajouter un item dans le livret des procédures et Quick C/L faisant confirmer la présence des bons documents de l'avion? Il existe en partie déjà, à modifier peut être: "croiser les immatriculations des documents de bord vs avion". Ça doit se faire au bureau mais ça aurait du sens de le rappeler une fois à bord et pas seulement la présence et le rangement desdits documents.

*Réponse du CPS* : proposition d'ajout prise en compte pour les Livrets des procédures (cf. §2.2.2 Autres actions ouvertes) ; pour les Quick C/L une demande d'ajout sera transmise à leur auteur (porteur : J.Loury).

- **EP3YQ2CIZD Léger heurt entre avions en les rangeant dans leur hangar**

**AC** : demande d'amendement du règlement intérieur et des consignes opérationnelles afin de combler les lacunes relatives à la répartition des avions dans les hangars, à l'utilisation et au rangement des fourches selon leur type, au signalement des anomalies sur les moyens.

*Remarque du Président* : une autre AC pourrait être de réfléchir à un rangement des avions dans le H3, notamment avec la présence de l'Extra 200 et de l'Extra 330 SC de MPV... (Cf. §4.2)

*Commentaire de Marc Postal* : j'ajouterai des informations sur la façon de manipuler les avions que nous ne connaissons pas (ou peu) au club (CAP 10, Extra 200, ...) telle que manœuvre en bout d'aile, roue arrière remise dans l'axe après stationnement, etc. mais je ne sais pas sous quelle forme (mail, affiche ?).

**AP** : envoi d'un e.mail aux adhérents du club les informant de la publication locale de cette déclaration et pour leur rappeler qu'ils doivent manipuler les avions avec précaution dans les hangars et sur les parkings, signaler toute anomalie constatée sur les matériels "sol" mis à leur disposition et appliquer le règlement intérieur et les consignes opérationnelles.

*Commentaire de Marc Postal* : malheureusement, je ne crois pas à l'efficacité d'un tel mail, trop général de mon point de vue.

- **EP42151ILS : Vibrations moteur et perte partielle de puissance**

**AP** : après lecture de cette déclaration (publication nationale) JP.Camelin a suggéré de « sensibiliser les pilotes ... et aussi les instructeurs... » sur la consigne particulière de la VAC LFCQ *Circuit basse hauteur réservé aux ACFT basés* (lors de l'incident l'avion effectuait des exercices "Basse hauteur").

Un mail a été rédigé en ce sens à l'AUATBL.

(cf. e.mails en Annexe 2)

Les exercices "Basse hauteur" étant dans la plupart des cas réalisés en instruction JP. Camelin a proposé de rappeler cette restriction aux FI de l'ACAT.

Une demande sera faite au à ce sujet (porteur : J.Loury).

- **EP436HH6YG Aileron endommagé en rentrant l'avion dans son hangar**

**API** : équiper et aménager le hangar de manière à faciliter les manœuvres d'entrée et sortie et le repérage de l'emplacement des avions ("diable" motorisé, planéité du seuil, surfaçage du sol, lignes de guidage et marques d'emplacement).

(la demande sera transmise à Commission "Bâtiments et Infrastructure")

*Commentaire de Marc Postal* : autant je suis preneur des lignes de guidage (même si elles peuvent parfois donner un faux sentiment de sécurité, quand il y a déjà un avion rentré), autant je ne suis pas favorable au « diable » motorisé : certes, ça aide pour sortir les TB20, mais c'est moins « contrôlable » qu'un pousser à la main.

- **AP2** : resserrer la fixation des barres/fourche de manœuvre des avions.

(la demande sera transmise à Commission "Mécanique")

### 3.3 Déclarations non clôturées en cours de traitement

Dépôt	Référence	Titre de la déclaration
néant		

## 4 Planification de travaux à moyen ou long terme

### 4.1 Remarque préliminaire

Ce qui suit est une concrétisation du besoin de « définir des orientations pour l'année à venir » (discuté lors de la réunion du 11/12/2019).

Cela peut aussi servir de base pour identifier des sujets pour le Séminaire 2021.

### 4.2 Actions de Com' interne ACAT

Type	Sujet
Non défini*	RMZ : pourquoi et de quoi s'agit-il exactement ? (question d'un pilote ACAT)
Non défini*	Nouvelles bâches et kits d'amarrage, marquages au sol (parkings, hangars) (porteur : Commission Infrastructures et Bâtiments)
Non défini*	Choc sur le stabilisateur du DR400 F-GSRR (lisse cassée) découvert par les mécanos, dommage ayant motivé une immobilisation de l'avion : personne ne s'est manifesté ! (porteur : président de l'ACAT)
Non défini*	Transpondeurs mode S : du bon usage des états de fonctionnement GND/ALT [cf. mise à jour CS 01/2013]
Consigne (1)	Utilisation des hangars (répartition des avions, emplacements, nettoyage, etc.) ; entrée/sortie, tractage sur les parkings (ou "Précautions pour manœuvrer les avions au sol") [cf. <b>AP</b> déclarations EP3YQ2CIZD et EP436HH6YG]
Non défini*	Problématique du ½ tour en cas de panne après décollage (source : <a href="#">FFA / RÈGLES PRATIQUES RP16</a> NOV 2019) [cf. mise à jour CS 08-2/2012, page 5/6]
Non défini*	Aérodrome : accès en zone réservée (arrêté préfectoral) et personnes « autorisées »
Non défini*	Vérifications et mises à niveau Carburant et Huile, précision des jauges et plus généralement des indications instrumentales (cf. déclaration EP3YMR9TZS)
Non défini*	Signification des « niveaux » RFFS (SSLIA)



Type	Sujet
Liste	Inventaire de l'avionique équipant les avions de la flotte ACAT (voir avec Commission Mécanique, Expert Avionique)
Liste	Sujets traités aux Séminaires du pilote privé Avion-ULM (avec lien vers les supports de présentation) à l'instar de la <a href="#">Liste des Conseils Sécurité publiés par la CISOA</a> (à poster sur Site web ACAT- page Séminaires-colloques)

\*News (e-mail) ou Conseil Sécurité

(1) cf. FSV's et slides publiés par Commission Infrastructure et Bâtiments suite à Ouverture au sol portière TB10 et Marquage au sol.

### 4.3 Conception de vidéos

- **Mouvements sur les aires de trafic**

Entrée/sortie des hangars, tractage, emplacements, stationnement à l'extérieur (amarrage, mise en place des bâches de protection), technique de roulage (suivi des lignes de guidage, visée latérale de celles matérialisant les distances de sécurité vis à vis des obstacles fixes)

- **Sensibilisation/formation à la Sécurité au sol**

(cf. [Programme](#) élaboré dans le cadre du plan d'amélioration de la sécurité terrain, page USAGERS LFCL - AUATBL) (porteur envisagé : Commission Infrastructure-Bâtiments)

### 4.4 Revue des documents publiés

#### 4.4.1 Conseils Sécurité

- **CS 06/2011** : Dossier de vol bien ficelé : gage d'une bonne perception de la situation !

Révision générale (voir avec D.Boutonnet)

- **CS 08/2012** : Panne au décollage : s'y préparer pour mieux la détecter et maîtriser la situation !

**CS 04/2013** : Préparer son arrivée !

Restructurer les Briefings Vol (B/F Départ, Sécurité au décollage, Arrivée)

Aires propices pour atterrir d'urgence au QFU 335 : talus sur la1ère, devenue non propice !

Mentionner qu'il y a des pseudo- prolongements d'arrêt aux 2 QFU (indiquer longueurs)

Amender en parallèle le Guide des bonnes pratiques LFCL-Livre 1 et la fiche ICARUS LFCL (+ Photo Aufrery)

- **CS 07/2012** : 1.3Vs « le talisman du pilote »

Considérations sur la descente ZZ : Vs en virage et inclinaison à adopter, inclinaison maxi par facteur de charge limite en catégorie U volets sortis

Amender en parallèle les Livrets des procédures : Tableau des Vi mini d'évolution, au bas de la page Vitesses d'utilisation

#### 4.4.2 Autres documents

- En cours d'identification

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 10/17
	<b>41 ème réunion (25 mars 2020)</b>	

## 5 Politique de sécurité

### 5.1 Abonnements aux notifications des publications du REX-FFA

Pour mémoire la CISOA estime que tous les adhérents de l'ACAT devraient être abonnés.

Au 15/04/2020 : 114 abonnements en cours à l'onglet Abonnements/Gérer les abonnements, ce qui en réalité correspond à 111 adhérents abonnés (- 1 pour un abonné avec deux adresses e.mail différentes) dont 11 membres du CA et 9 FI (-2 depuis le départ de J.Berrajaa et JL.Rabilloud).

#### Commentaires :

*Manuel Périé :*

Commentaire 1 : par rapport à la diffusion élargie des REX FFA, mon idée c'est de passer outre la question des abonnements et les diffuser par mail à nos membres non abonnés. Ça demande qq manip techniques ;

*Réponse du CPS* : ton idée sera soumise à l'avis du Président car la rediffusion génère du boulot qui peut être évité si on abonne d'office tous les adhérents car chaque abonné garde la possibilité de se désabonner !

Dans la proposition de révision du RI la mention surlignée ci-dessous a été insérée à la fin de l'article 5.4 *Politique de Sécurité Système Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* :

... *Tout membre actif doit appliquer les règles et dispositions de ce manuel pour ce qui le concerne et en particulier doit s'abonner aux notifications des publications des déclarations REX FFA.*

Commentaire 2 : autre option : établir l'abonnement comme un pré-requis à toute inscription & renouvellement d'adhésion au club....

*Marc Postal :*

Commentaire 1 : en contact avec 7 élèves à des degrés de formation divers, je les ai relancés car seuls 3 sont abonnés à ce jour ;

Commentaire 2 : je ne suis pas pour apporter aux pilotes quelque chose de « tout cuit » à domicile : Ils doivent se prendre en charge. Il faut qu'ils soient convaincus de l'intérêt de cet abonnement. Pour ça, je ne vois qu'un moyen : l'action des instructeurs (peut être initiée par un mail précurseur) vers leurs élèves, lors des vols de lâcher et prorogation, bref au quotidien ! Exactement ce que je réclamais en réunion instructeurs à propos des consignes d'avitaillement et de parking des avions.

*Réponse du CPS* : le livret de prorogation mentionne le REX FFA comme déjà mentionné dans le CR Réunion CISOA du 25/12/2019 en page 3 :

« Insertion du REX dans la liste des sujets à traiter en PHASE SOL / CONNAISSANCES ET BRIEFING de la formation au maintien des compétences (cf. 6/ QUEL CONTENU POUR UN (VOL DE) MAINTIEN DE COMPETENCES ? (tableau CONNAISSANCES ET BRIEFING) et Annexe 1 page 1 ; Annexe 2 ; Annexe 3 page 2 du document « [Proroger ou renouveler sa qualification de classe SEP ou TMG, à l'usage des instructeurs de vol FI et des examinateurs FE, Commission formation FFA Edition 2.1-Octobre 2019](#) »

*Bruno Guaus :*

Je crois aussi que l'abonnement d'office au REX FFA est la bonne solution. Dans n'importe qu'elle organisation faisant voler des avions, on dispose d'office d'un retour d'expérience sans demander l'avis des personnes.

Dans mon activité, le responsable sécurité porte à la connaissance de tous, les événements qui lui semblent opportuns, avec ses commentaires (toutes organisations, compagnies etc..) et nous sommes informés automatiquement des événements internes. Si l'un d'entre nous reporte une situation, par formulaire interne dédié, il est transmis à tous après validation/lecture par le safety group.

*Bernard Migliore :*

Je penche plus pour la proposition de Jacques que celle de Manuel. Rediffuser génère un travail supplémentaire et sans valeur ajoutée pour celui ou celle qui le fait... et gare à l'oubli lorsque cela n'aura pas été fait. On saura nous le dire !

Donc d'abonner d'office les membres me paraît être la solution. Je devais faire un mail de relance... je te propose d'aborder le sujet au prochain CA, de faire valider la proposition et ensuite nous écrivons pour dire que tous les pilotes sont abonnés d'office.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 11/17
	<b>41<sup>ème</sup> réunion (25 mars 2020)</b>	

## 5.2 Points divers

### 5.2.1 Bilan DTO Année 2019 : Risques et prévention - Politique de sécurité

Transmis au Président et au RPO le 03/03/2020 ([lien vers fichier ICI](#)) ;  
cf. Clôture de l'action 2016-OCT-14.

### 5.2.2 Parution du bulletin sécurité de la DSAC "Objectif Sécurité" n°29

E.mail d'information envoyé aux FI (26 Mar 2020) :

...*"Entraîné vers le danger - Faiblesses et forces de l'instruction"* : tel est l'intitulé de ce numéro paru en Janvier 2020 et dont le dernier remonte à Juillet 2018. [Télécharger en cliquant ICI](#).  
Je vous relaie cette information en tant que CPS et au titre de la Politique de sécurité du DTO-ACAT.

## 5.3 Relations externes

### 5.3.1 Sécurité Terrain LFCL - Réseau des Référénts Sécurité des Vols

- Rediffusion d'un e-mail du CPS de l'ACTMP invitant à participer à une conférence le 21 mars (cf. e.mail en Annexe 2)
- Guide des bonnes pratiques LFCL Livre 1 et Fiche ICARUS  
En vue d'une prochaine mise à jour (en parallèle avec celle des CS 08/2012 et 04/2013) :
  - Evaluer la longueur des pseudo-prolongements d'arrêt (sur Plan détaillé LFCL ou Google Earth ou Geoportail)
  - Faire nouvelle photo de la Maison de Santé d'Aufréry
  - Supprimer le 1ère aire propice en cas de panne au décollage QFU 335°.
- Guide des bonnes pratiques LFCL-Livre 2 : amendement à prévoir au § A *propos du transpondeur* pour y insérer les mentions sur le Flight status et l'état de fonctionnement GND des transpondeurs Mode S, sur l'utilité de la touche VFR (cf. CS01/2013 Révisé le 20/04/2020).

### 5.3.2 AUATBL

- Ouverture du site web de l'association <https://auatbl.wixsite.com/lasbordes>
- **Newsletter TBL'info**  
Le secrétaire de l'AUATBL rédige cette lettre et l'envoie aux structures de la plateforme : le personnel du secrétariat de l'ACAT (Magali Menoux) a en charge de la rediffuser en interne.

### 5.3.3 FFA-Commission Prévention Sécurité

- Appel de D.Vacher pour une invitation à participer en Avril à une visite du Centre SRSAT-COSPAS au CNES Toulouse.  
Toujours aucune réaction à l'e-mail (cf. Annexe 2) du 28 Octobre 2019 adressé à S. Mayjonade, P. Saint-Martin et D. Vacher, de la Commission Prévention-Sécurité FFA, et à F.Lagarde de la Commission Formation FFA au sujet du **REX-FFA** : EP3OFLYLEU

### 5.3.4 FFA-Administrateur du site web [www.ffaero](http://www.ffaero)

- Projet de courrier pour demander :
  - à revoir l'organisation des pages (un onglet pour chaque Commission)
  - à assurer la cohérence « lien hypertexte – document »  
(versions différentes du document selon la page où figure le lien !!!)

### 5.3.5 ISAL

- La photo de famille du 14<sup>ème</sup> séminaire Sécurité des vols du pilote privé Avion et ULM est postée dans le Chrono du Portail Sécurité de l'Aviation Légère ainsi qu'un lien vers un résumé des interventions.  
Ceci atténue la déception des organisateurs de la non parution dans Info Pilote de l'article qu'ils avaient préparé !

<b>C/ISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 12/17
	<b>41 ème réunion (25 mars 2020)</b>	

- Suggestion faite à A.Jamet (DSAC-Mission Aviation légère) de mentionner sur ce portail (cf. e-mails en Annexe 2) :
  - le bulletin sécurité de la DSAC "Objectif Sécurité n°29 de Janvier 2020", à l'onglet Initiatives/DSAC ;
  - l'Info Sécurité DGAC 2020/01, qui présente l'approche Threat and Error Management (TEM).

**Prochaine réunion le xx Juin 2020  
18h00 à 20h00**

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 13/17
	<b>41<sup>ème</sup> réunion (25 mars 2020)</b>	

## Annexe 1 : commentaires au CR de la réunion du 11/12/2019

- **Programme de sensibilisation/formation à la Sécurité au sol**

*Un point concernant la sûreté de l'accès au Club, son personnel et plus largement au terrain: Depuis quelques semaines la porte principale du club protégée par digicode (dont le code est le même depuis un bail) ferme mal, résultat elle est souvent 'entrebâillée'. La plupart des membres du club ne prennent pas la peine de la pousser en position fermée, ce qui fait que tout le monde et surtout **n'importe qui peut librement entrer et 'accéder' aux personnes et matériel présents** (par exemple le même genre d'individu qui casse les vitres de nos voitures directement sous les fenêtres du Club).*

*On finit par l'oublier mais plusieurs personnes travaillent sur place (bureau, atelier) et des équipements sensibles pourraient être manipulés, sans parler des avions : parc informatique, parachutes, gilets de sauvetage, émetteurs radio, pompe à essence, etc...*

*Il n'y a pas que les intrusions en espace aériens qui doivent nous préoccuper!*

Le 10/03/2020 à 20:09, le CPS répond :

...Pour la porte il est prévu de la remplacer (commission infrastructure et bâtiments)...

- **Abonnements aux notifications des publications du REX-FFA**

*Les REX FFA sont une source d'infos et de réflexion INESTIMABLE et ne peuvent pas à mon sens être juste optionnels.*

*TOUS les adhérents devraient les recevoir d'office par le même canal que les comm club qu'on reçoit par mail, y'a pas de raison !*

*Je vais voir ce que je peux faire.*

Le 10/03/2020 à 20:09, le CPS répond :

...Cf. CR antérieurs (que tu peux retrouver sur le site web page Documents/Commission sécurité/Comptes rendus)

- **Livrets des procédures DA20 et DR400**

*Une fois sur deux les livrets des procédures ne sont pas à bord, ce qui fait qu'on a plus le choix que d'utiliser la quick checklist. Ca peut-être frustrant surtout pour le pilote débutant et/ou nouveau sur la machine...*

*Pourquoi ne pas accrocher une flamme rouge (KEEP INSIDE AIRCRAFT) sur ces livrets ?*

*Ou les attacher physiquement au tableau de bord avec un élastique*

*Remarque sur l'état de surface des pare-brises:*

*Avec les beaux jours, on vole davantage en soirée...*

*Et il nous est tous déjà arrivé de rentrer sur LFCL en plein contre-jour et nous demander à quoi est-ce que le pilote précédent pensait en nettoyant le pare-brise...*

*Pour éviter ces désagréments, l'item vérification du pare-brise gagnerait à être ajouté à la prévol ou préparation du poste (si ce n'est pas déjà le cas)*

Le 10/03/2020, le CPS répond :

...Quant à la propreté des pare brises c'est une question de civilité.

Le 28/03/2020, Bruno Guaus fait ce commentaire :

...en ce qui concerne le livret des procédures parfois manquant dans les avions, on peut déjà rendre plus visible la page de garde (cf Check list ACTMP). Bonne idée pour une flamme à condition qu'elle n'aille pas se glisser là où il ne faudrait pas.

- **Synthèse de l'enquête sur l'intérêt que portent les adhérents de l'ACAT aux publications de la CISOA (porteurs : J.loury/M.Postal)**

*Je n'ai pas accès aux résultats...Néanmoins mon feeling est qu'un certain nombre d'adhérents ignorent l'existence et rôle et les bienfaits de la CISOA !*

Le 10/03/2020 à 20:09, le CPS répond :

...Cf. CR antérieurs (que tu peux retrouver sur le site web page Documents/Commission sécurité/Comptes rendus)

CISOA Compte rendu	Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse	Page 14/17
	41 <sup>ème</sup> réunion (25 mars 2020)	

## Annexe 2 : e-mails reçus ou envoyés

- **Déclaration EP3OFLYLEU - Dérogation aux conditions d'utilisation AD Usage restreint**  
E-mail du 15 Déc. 2019 adressé à S. Mayjonade, P. Saint-Martin et D. Vacher (FFA Commission Prévention-Sécurité), avec copie à F.Lagarde (FFA Commission Formation) au sujet du **REX FFA module DO**.

Bonjour,

Fin octobre dans le mail rappelé ci-dessous (*Sent: Monday, October 28, 2019 8:00 PM*), je vous partageais quelques réflexions : j'espère qu'elles vous ont interpellé ainsi que les autres membres de la Commission FFA Prévention-Sécurité.

Aujourd'hui je vous en partage une autre au sujet du module DO de l'application : l'usage de ce module est loin d'être évident ; les différents champs de données sont inadaptés pour les "comptes rendus volontaires" définis par le Règlement (UE) 376/2014 comme "les notifications d'événements d'un type qui ne figure pas dans les listes du Règlement d'exécution (UE) 2015/1018".

J'ai en effet voulu tout récemment utiliser ce module pour la déclaration [EP3OFLYLEU](#) où la synthèse du plan d'actions précisait qu'un CRESAG serait émis bien que l'événement ne figure pas parmi les 25 événements dont la notification est obligatoire. Il s'agit ici de notifier à l'autorité que nous avons rencontré un problème en faisant une démarche et identifié des incohérences dans la documentation cf. la déclaration et à l'onglet "Pièces jointes" le document enregistré, qui, soit dit en passant, n'est pas visible en consultant, en tant que (Pilote), la Publication de la déclaration !).

Lors de l'analyse de l'événement avec le déclarant et un membre de notre commission sécurité, nous avons beaucoup échangé sur l'intérêt d'une telle notification.

Certes, la déclaration déposée ne concerne pas un incident ou une anomalie impliquant un aéronef ou les ATS, mais son dépôt est aligné avec le principe général d'utiliser la [Notification d'incidents](#) pour rendre compte à l'Autorité concernée de difficultés rencontrées dans l'exercice des activités des Organisations (cf. les écrits la DSAC à ce sujet à la rubrique Sécurité aérienne de la Politique publique Aviation civile sur le site du Ministère de la transition écologique).

Ce dépôt est également aligné avec tout ce qu'a pu dire ou publier la FFA sur l'intérêt de déposer une déclaration et en particulier que les déclarations ne devaient pas se limiter aux événements de sécurité mais pouvaient aussi concerner un témoignage relatif à un événement "positif" ou "remarquable" voire même concerner des problèmes internes à l'aéroclub.

J'ai notamment dit à mes pairs qu'en suivant la procédure de Déclaration obligatoire (DO) de l'application REX FFA, la notification à l'autorité ne manquerait pas (c'est tout du moins ce que j'escompte) d'initier une prise de conscience de l'incohérence entre les textes et vu du côté des usagers du besoin de clarification quant à la demande de dérogation et la valeur "non réglementaire" de ce qui est mentionné dans une VAC !

Démarche utopique, illusoire, chimérique... peut-être, mais malgré mes cheveux blancs et la sagesse qui leur est attachée, je pense que la notification est appropriée et même souhaitée par l'autorité, le but étant la recherche de l'amélioration continue des services que "l'Autorité" rend aux "Organisations".

En tout cas, quelle galère pour notifier avec le module DO : après plusieurs tentative j'ai renoncé et décidé de notifier ultérieurement cette déclaration en utilisant le [Formulaire Aviation générale](#), même si on en peut en dire la même chose au plan de son adaptation ! Avant que je ne m'engage dans cette voie, j'aimerais avoir votre avis ou vos conseils.

@éronauticalement

Jacques

- **EP3UV57DFH Vol effectué avec emport des documents d'un autre avion**

**AC** : demande d'apposition de l'étiquette portant l'immatriculation de l'avion en partie basse des casiers où les sacs sont rangés.

Sujet :RE: ACAT\_Déclaration REX FFA EP3UV57DFH

Date :Tue, 18 Feb 2020 17:39:35 +0100 (CET)

De :Jacques l'aviateur <loury.j@orange.fr>

Pour :Bernard Migliore <bmmig21@gmail.com>

Copie à :bellot.pascal@wanadoo.fr <bellot.pascal@wanadoo.fr>

J'avais contacté l'intéressé et le lui ai demandé.

Il m'a dit avoir très peu de temps libre étant FI et Responsable pédagogique dans son club basé à Villeneuve/Lot et non retraité. Il vole tous les WE avec des élèves.

Il est adhérent à l'Acad pour les TB20 et pouvoir y faire son entraînement pour le maintien et la prorogation de sa qualif IR.

Je n'ai pas insisté !

Il s'agit d'Antoine Roques 06 42 02 76 58

-----  
Le 18/02/2020, à 15:59, Bernard Migliore a écrit :

Jacques,

Ce matin, tu m'as fait part de ce REX sur l'emport par un pilote de la mauvaise sacoche en vol.

Comme nous l'avons déjà pratiqué et que nous avons pas mal de demande de travaux à réaliser, je propose que le pilote qui a vécu l'expérience mette en œuvre la solution qu'il propose.

Nous sommes tous bénévoles, je pense que c'est aussi une bonne manière de participer en que membre du club bénévole.

Peux-tu lui transmettre le message en me mettant en copie ou me donner ses coordonnées pour que je lui écrive.

Nous pourrions l'aider vu que j'ai déjà pris les mesures et nous demanderons à Magali de faire les étiquettes.

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 15/17
	<b>41<sup>ème</sup> réunion (25 mars 2020)</b>	

• **Déclaration REX FFA EP42151ILS : Vibrations moteur et perte partielle de puissance**

Marc Postal : je remarque que le texte mentionne l'intention de l'instructeur de faire un circuit basse hauteur à Graulhet, alors qu'ils sont réservés aux ACFT basés

Jean-Pierre Camelin :

...A l'époque de l'incident, le F-HDAC ne pouvait pas encore être considéré comme basé à LFCQ et donc les tdp basse hauteur lui étaient interdits (VAC LFCQ)!!

Il semble que cette disposition a été perdue de vue et je crois que si l'on ne veut pas tuer la poule aux œufs d'or (cf. intervention d'une Graulhetoise au séminaire), il vaut mieux être respectueux des règles.

Cela ne me semble pas relever de la CISOA mais plutôt de L'AUTATBL pour sensibiliser les pilotes.

Sans faire trop de barouf qui sortirait des limites de LFCL, je suggérerais pour l'ACAT d'afficher une copie de la VAC avec la mention surlignée sur la vitre derrière les ordis et/ou un rappel aux FI

**Sujet** : TBL' infos : deux constats, deux questions et trois sujets !

**Date** : Fri, 3 Apr 2020 12:11:39 +0200

**De** : Lorry Jacques <lorry.j@orange.fr>

**Pour** : auatbl@gmail.com, rex.ailes@outlook.fr

**Copie à** : fabriceescaffit@hotmail.com <fabriceescaffit@hotmail.com>, Camelin Jean-Pierre <jp.camelin@wanadoo.fr>

Bonjour Fabrice et Aymeric,

Constat 1 : j'ai posé par hasard la question à R.Boscarior d'A3C pour savoir si les TBL' infos étaient relayées dans son club : réponse NON.

A l'ACAT, notre président a demandé au personnel du secrétariat de faire ce relais mais ce n'est pas encore effectif (C'covidé). C'est fort regrettable !

Constat 2 : quand je fais une recherche sur le web pour trouver le siteweb de l'AUTATBL que tu as récemment ouvert je ne le trouve pas !

Question 1 : pourrais-tu en rappeler l'adresse dans chaque TBL' infos ?

Question 2 : les TBL' infos sont-elles postées sur ce site ?

Trois sujets :

**1) Info Sécurité DGAC 2020/01 : Threat and Error Management [Télécharger en cliquant ICI](#)**

Document paru le 20 janvier, intéressant à mentionner avec un petit laïus du genre : l'approche TEM n'est pas uniquement réservée au travail en équipage (CRM)... elle devrait être connue de tous les FI, ses principes enseignés et pratiqués par tous les pilotes d'aviation légère!

Il y a également deux articles sur ce même sujet pour l'aviation générale sur les sites Skybrary et Mentalpilot.

On peut aussi faire référence à deux interventions lors des Séminaires du pilote privé Avion et ULM:

- le 10<sup>ème</sup> (ENAC 06 février 2016) : **TEM (Threat and Error Management / Gestion de la menace et de l'erreur) : une nouvelle approche du « comportement d'aviateur » ?** (intervenant : Dominique Arickx - AC Air France) [Support de la présentation ICI](#) : [http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/threat-and-error-management-tem.original.pdf](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/threat-and-error-management-tem.original.pdf)

**Résumé** : faisons-nous des erreurs et lesquelles? Essayons-nous de les éviter? Sinon, savons-nous limiter leurs conséquences ? Identifions-nous les menaces qui nous entourent ? Que faisons-nous face à ces menaces pour ne pas se mettre en danger? Qu'est-ce que le TEM et comment pouvons-nous "faire du TEM" en aéroclub ou en exerçant notre fonction de pilote d'avion léger ? L'intervenant propose d'y réfléchir ensemble !

- le 9<sup>ème</sup> (ENAC 31 janvier 2015) : **CBT (Competency Based Training) : un guide pour « revisiter » le savoir, le savoir-faire et le savoir-être du pilote privé** (intervenant : Thierry Beltan, ENAC-Centre de Muret)

[support de présentation ICI](#) : [http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/cbt-et-pilote-qualif%C3%A9.original.pdf](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/cbt-et-pilote-qualif%C3%A9.original.pdf)

[Auto évaluation des compétences: fiche de synthèse ICI](#) : [http://www.acat-toulouse.org/uploads/media\\_items/auto-%C3%A9valuation-des-comp%C3%A9tences.original.doc](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/auto-%C3%A9valuation-des-comp%C3%A9tences.original.doc)

**Abstract** : les récentes évolutions réglementaires ont amené des changements importants dans l'organisation de la formation des pilotes en aéroclub et attiré notre attention sur les compétences que ces derniers mobilisent dans l'exercice de leur fonction.

La présentation s'attache à définir les compétences techniques et non techniques et à fournir des éléments pour apprécier l'apport de l'approche CBT autant pour la formation initiale que pour la pratique du pilote déjà qualifié en s'attardant sur le TEM – Traitement de l'Erreur et de la Menace, un principe qui structure la prise en compte et l'analyse des situations et des comportements.

**2) Bulletin Sécurité de la DSAC "Objectif Sécurité" n°29 [Télécharger en cliquant ICI](#)**

"Entraîné vers le danger - Faiblesses et forces de l'instruction" : tel est l'intitulé de ce numéro paru en Janvier 2020 et dont le dernier remonte à Juillet 2018.

Ce numéro a le double intérêt : sensibiliser les FI et donner des pistes pour améliorer la façon dont on déclare et traite des événements sur le REX FFA dans "Avertissement : éléments d'analyse ajoutés à la suite d'événements présentés"

**3) Déclaration REX FFA EP42151ILS : Vibrations moteur et perte partielle de puissance**

A la lecture de cette déclaration (publication nationale), un membre de notre commission sécurité (CISOA) a fait la remarque suivante, avec une pointe d'humour : "...à l'époque de l'incident, l'avion ne pouvait pas encore être considéré comme basé à LFCQ et donc les exercices "Basse hauteur" lui étaient interdits (VAC LFCQ). Il semble que cette disposition a été perdue de vue et je crois que si l'on ne veut pas tuer la poule aux œufs d'or (cf. intervention d'une Graulhetoise au séminaire), il vaut mieux être respectueux des règles.

Cela ne me semble pas relever de la CISOA mais plutôt de L'AUTATBL pour sensibiliser les pilotes ... et aussi les instructeurs...".

<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 16/17
	<b>41<sup>ème</sup> réunion (25 mars 2020)</b>	

- **Réseau des Référents Sécurité des Vols**

E-mail du CPS de l'ACTMP invitant à participer à une conférence le 21 mars :

Bonjour à tous

Je vous transmets cette invitation d'ACTMP à une conférence, dont le thème est, pour mémoire, l'objet du [Guide des bonnes pratiques LFCL - Livre 1 Radiocommunications](#).

Si à l'occasion de cette conférence, certains participants identifient un besoin de mettre à jour ou d'enrichir ce guide, qu'ils n'hésitent pas à m'adresser leur(s) proposition(s) d'amendement !

Bien cordialement

Jacques Loury

Référent Sécurité Terrain LFCL

CPS de l'ACAT - Aéroclub du CE Airbus opérations Toulouse

**Sujet** :Fwd: ACTMP : Conférence radiocommunication

**Date** :Sun, 08 Mar 2020 16:17:10 +0100

**De** :Sécurité ACTMP <[info.securite@actmp.fr](mailto:info.securite@actmp.fr)>

**Organisation** :Aéroclub Toulouse Midi-Pyrénées

**Pour** :Loury Jacques <[loury.j@orange.fr](mailto:loury.j@orange.fr)>

La commission sécurité de l'Aéroclub Toulouse Midi-Pyrénées organise une conférence sur le thème de la radiocommunication. Les sujets abordés seront, entre autres, l'origine de la phraséologie, quelques règles et dérives... le tout au travers de nombreux exemples et cas pratiques.

Liam Iveton (pilote planeur, avion et futur contrôleur aérien), animera cette conférence **le samedi 21 mars 2020, de 16h00 à 17h30**.

Nous souhaiterions ouvrir cette activité aux autres aéroclubs de la plate-forme de Lasbordes pour 1 ou 2 personnes maximum. Si les CPS ou d'autres pilotes sont intéressés, ils/elles peuvent se manifester par retour de mail.

- **FFA-Commission Prévention Sécurité**

E-mail ci-après du 28 Octobre 2019 adressé à S. Mayjonade, P. Saint-Martin et D. Vacher, de la Commission Prévention-Sécurité FFA, et à F.Lagarde de la Commission Formation FFA au sujet du **REX-FFA**

Je vous partage ci-dessous quelques réflexions personnelles à propos des déclarations publiées au niveau national et des actions d'amélioration de la sécurité des vols.

Chaque semaine, lorsque je lis la synthèse pédagogique et la synthèse du plan d'actions attachées aux déclarations, je me dis qu'un effort particulier devrait être fait pour améliorer la pertinence et la qualité des contenus !

Ne serait-il pas opportun d'organiser la formation des CPS et parallèlement d'enrichir les tutoriels proposés par le système.

La formation pourrait traiter des aspects suivants :

- la (les) démarche(s) d'analyse;
- la façon d'établir les synthèses pédagogique et du plan d'actions;
- le suivi de réalisation des actions (y compris celles définies au niveau "club" à la suite des publications de niveau "national" et des rapports et études BEA;
- l'évaluation de ces actions (pertinence, impact/bénéfice/coût);
- la notification des événements de sécurité;
- l'élaboration de la partie Sécurité du Bilan Formation, Sécurité, Activités du DTO [proposer un canevas pour ce bilan annuel et l'insérer dans la doc de référence du DTO].

Par ailleurs je pense qu'il serait profitable qu'il soit rendu compte trimestriellement des actions menées à différents niveaux pour l'amélioration de la sécurité des vols, suite à l'exploitation des REX, des études et des rapports BEA et d'autres publications :

- niveau Aéroclub (CPS + RP)
- niveau CRA (CPS Régional + Corresp. Formation)
- niveau Fédération (Commissions)
- ainsi qu'en externe avec les autres parties prenantes (tutelle/instances/organismes, information aéronautique, formation des FI/FE, documents de formation, constructeurs, équipementiers, etc.) ?

Enfin à propos de la notification des événements de sécurité (DO versus CRESAG), je n'ai pas connaissance du bilan au niveau national mais j'ai cru entendre que très peu d'événements sont notifiés à l'Autorité : est-ce que les notifier a posteriori (i.e. délais 72 heures et 3 mois dépassés) présente un intérêt ?



<b>CISOA</b> Compte rendu	<b>Aéro-club du CSE Airbus Opérations Toulouse</b>	Page 17/17
	<b>41 ème réunion (25 mars 2020)</b>	

- **ISAL**

Sujet : Portail Aviation Légère : suggestion  
Date : Thu, 26 Mar 2020 12:09:07 +0100  
De : Loury Jacques <loury.j@orange.fr>  
Pour : Alain JAMET <alain.jamet@aviation-civile.gouv.fr>

Hier en consultant le site du Ministère de la Transition écologique, page Politiques publiques /Aviation civile/Sécurité aérienne j'ai lu avec beaucoup d'intérêt le bulletin de la DSAC "Objectif Sécurité" n°29 paru en Janvier 2020, la dernière publication étant de juillet 2018.

Cette publication est assez peu connue dans mon entourage.

Ce n'est peut-être pas le cas dans les autres clubs mais je vois une opportunité de mieux le faire connaître en postant le lien sur le Portail à l'onglet Initiatives/DSAC.

Ce numéro devrait plus particulièrement intéresser les FI.

Qu'en pense-tu ?

Jacques

Sujet :Info Sécurité DGAC 2020-01 : TEM

Date :Wed, 1 Apr 2020 23:54:38 +0200

De : Loury Jacques <loury.j@orange.fr>

Pour : Alain JAMET <alain.jamet@aviation-civile.gouv.fr>

Copie à : Migliore bernard <bmmig21@gmail.com>

Hello Alain,

L' Info Sécurité DGAC 2020/01 (parution le 20 janvier) me parait être un document intéressant à mentionner sur le Portail avec un petit laïus précisant que cette approche n'est pas uniquement liée au CRM (travail en équipage)... et qu'elle devrait être connue de tous les FI, ses principes enseignés et pratiqués par tous les pilotes d'aviation légère!

On peut aussi faire référence à deux interventions sur ce sujet lors des Séminaires du pilote privé Avion et ULM :

- le 10 ème (ENAC 06 février 2016) :

**TEM (Threat and Error Management / Gestion de la menace et de l'erreur) : une nouvelle approche du « comportement d'aviateur » ?** (intervenant : Dominique Arickx - AC Air France)...

-le 9 ème (ENAC 31 janvier 2015) :

**CBT (Competency Based Training) : un guide pour « revisiter » le savoir, le savoir-faire et le savoir-être du pilote privé**  
Thierry Beltan, ENAC-Centre de Muret...

Amicalement

Jacques

PS : j'ai reçu l'INFO PILOTE d'Avril : l'article sur le 14 ème séminaire qui devait paraître n'y est pas, à ma grande surprise puisque Daniel Vacher m'avait dit que ce serait fait !

Donc sa parution sur le Portail est une excellente chose : merci encore.