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

Table des matières

[1 Avancement des actions 2](#_Toc456509604)

[ Actions closes 2](#_Toc456509605)

[ Actions ouvertes 3](#_Toc456509606)

[2 Avancement/planification des flashs sécurité des vols et des conseils sécurité 4](#_Toc456509607)

[ Publications 4](#_Toc456509608)

[ Flash à venir 4](#_Toc456509609)

[ Conseils à venir 5](#_Toc456509610)

[3 Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention 5](#_Toc456509611)

[3.1 Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA 5](#_Toc456509612)

[3.2 Autres événements 5](#_Toc456509613)

[3.2.1 DR46 F-GUYA : trappe d’huile absente + verrière abimée au retour d’un voyage 5](#_Toc456509614)

[3.2.2 Un pilote fait jouer l’assurance « Rapatriement FFA » suite à une immobilisation du DA20 F-HFCL à St Girons (panne moteur) 5](#_Toc456509615)

[3.2.3 Onde orographique rencontrée lors d’un vol IFR 6](#_Toc456509616)

[3.2.4 Panne Radio sur le DR44 F-GTPK 6](#_Toc456509617)

[3.2.5 Dépose de la VHF nominale du Gardan pour équiper un autre avion en panne radio 6](#_Toc456509618)

[4 Points divers 6](#_Toc456509619)

[4.1 Déviation hors norme récurrente des compas de deux DA20 6](#_Toc456509620)

[4.2 Un message du Président 6](#_Toc456509621)

[5 Système de Gestion de la Sécurité – SGS 7](#_Toc456509622)

**Préliminaire**

La source des informations mentionnées au §**3 Evénements relatifs à la sécurité des opérations et identification des actions de prévention** de ce compte rendu est désidentifiée afin de respecter l’exigence de confidentialité.

# Avancement des actions

## Actions closes

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2015-SEP-17 | P2 | Informer les pilotes via le journal (new + e.mail) de l’existence d’un formulaire de Recueil d’Evénement les inviter à l’utiliser. | J.Loury | Close le 24/06/16 |

(Action reportée)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2015-DEC-19 | P1 | Veiller à ce que l’atelier remplace les étiquettes de repérage de la position « ouvert/fermé » du loquet supérieur de verrouillage des portes du Gardan | B.Guaus | Close le 24/06/16 |

Les étiquettes des portes ont été refaites.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 03 | P1 | Mettre le REX sur le site web (partie AUATBL) et par une NEW, inviter à sa lecture ainsi qu’à la relecture du Conseil Sécurité 03/2015 [Dans les turbulences et le cisaillement de vent : que faire?](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/dans-les-turbulences-et-le-cisaillement-de-vent-que-faire.original.pdf) | J.Loury | 24/06/16 |

cf. ci-dessous la [NEW parue le 18 juin 2016 intitulée « Deux points relatifs à la sécurité des opérations aériennes »](http://www.acat-toulouse.org/admin/blog/539/edit/deux-points-relatifs-%C3%A0-la-s%C3%A9curit%C3%A9-des-op%C3%A9rations) :

Lors de sa dernière réunion, la CISOA a décidé d'attirer votre attention sur les deux points ci-après :

**1-  Coup de vent violent à Lasbordes !**  
Un certain dimanche de février, deux avions de l’ACAT ont du se dérouter par suite d’une dégradation très rapide du temps due à une cellule orageuse arrivant sur LFCL par le Sud-Ouest (un TEMPO dans le TAF LFBO en faisait mention).  
Prenez connaissance du [témoignage d’un pilote d’ULM basé à LFCL confronté à ce coup de vent](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/coup-de-vent-violent-%C3%A0-lasbordes.original.pdf) et  relisez le Conseil Sécurité 03/2015 [Dans les turbulences et le cisaillement de vent : que faire?](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/dans-les-turbulences-et-le-cisaillement-de-vent-que-faire.original.pdf)  
La commission vous rappelle également qu’avant tout départ en vol, le commandant de bord doit avoir pris connaissance, analysé et interprété les données d’observation et de prévision météorologiques les plus récentes.

**2- Sensibilisation à la lutte contre l’incendie des aéronefs, organisée par l’AUATBL**  
Un Recueil des notes prises par les "stagiaires" ACAT lors des séances des 12/12/2015 et 16/01/2016 a été élaboré. L'annexe de ce recueil pointe quelques exemples d'incendie d'avion léger (survenus notamment au démarrage du moteur ou après un freinage prolongé).  
Consultez ce recueil en cliquant [ICI](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/sensibilisation-%C3%A0-la-lutte-contre-l-incendie-d-a%C3%A9ronefs.original.pdf).

Bons vols  
Signé : le Correspondant Prévention-Sécurité

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 04 | P1 | Diffuser la synthèse du Forum « Intrusions VFR dans les espaces aériens soumis à clairance » | J.Loury | Close le 24/06/16 |

Diffusion intégrée dans le conseil sécurité 01/2016 intitulé « [Comment confirmer son altitude ?](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/comment-confirmer-son-altitude.original.pdf) »

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 06 | P1 | Inviter par une NEW + e.mail à prendre connaissance du Recueil des notes prises par les stagiaires lors de la Formation SSLIA à Auch organisée sous l’égide de l’AUATBL | J.Loury | Close le 24/06/16 |

cf. NEW parue le 18 juin 2016 en clôture de l’action 2016-MAR 03 ci-dessus.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 07 | P1 | Recommander au bureau du CA de désigner un Chargé de la Gestion du matériel de lutte contre l’incendie | J.Loury | Close le 24/06/16 |

Le chargé des bâtiments et infrastructures au Conseil d’Administration (Pascal Bellot) prendra en charge la Gestion du matériel de lutte contre l’incendie.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 08 | P1 | Rédiger une NEW + e.mail donnant le lien vers [l’événement survenu au BJ](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/erreur-d-altim%C3%A9trie.original.pdf) et rappelant l’importance de respecter les 10 règles d'or pour éviter une intrusion en EAC et si une intrusion devait se produire d’en rendre compte en tant qu’événement de sécurité.  Insister sur l’importance du calage altimétrique et de noter l’écart au QNH constaté au sol, de croiser les valeurs lues sur l’altimètre, sur le transpondeur mode S qui via la fonction Report d’altitude fournit un FL (i.e. Altitude /100 au calage1013), en rappelant la correspondance « un hecto Pascal = 28ft » et le cas échéant sur le GPS. | T.Pereira | Close le 24/06/16 |

Cf. Conseil sécurité 01/2016 intitulé « [Comment confirmer son altitude ?](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/comment-confirmer-son-altitude.original.pdf)  diffusé le 13 mai 2016.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 03 | P1 | Définir un complément d’indications pratiques pour déclarer au moyen du REX-FFA une anomalie ou une suggestion d’amélioration | M.Postal | Close le 24/06/16 |

Ce complément sera intégré au Manuel SGS-ACAT sous la forme d’une procédure ou d’un guide pour une telle déclaration.

## Actions ouvertes

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2013-OCT-09 | P2 | Dresser un état des lieux de l’ACAT en matière de sécurité (Aerodiagnostic-SGS) | M.Postal | sept16 |

Un courriel a été diffusé le 16/06/2016 aux personnes concernées (CP, Pdt, Directeur, CPS, Infra, Mécanique) sachant qu’il manque dans cette diffusion un « élève », un « jeune breveté », un « pilote grand voyageur ».

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2015-SEP-08 | P2 | Compléter la liste des consignes affichée sur la borne de la station d’avitaillement ACAT et confectionner un pictogramme ad hoc à coller sur la pompe. | B.Cadot | 31/01/16 |

Deux points ont été évoqués, sans avoir tranché :

* le copyright (les pictogrammes ont été copiés sur la pompe Total de LFCL)
* a-t-on approché le prestataire de livraison carburant pour avoir de sa part une telle affiche ?

Reste à faire imprimer l’affiche sur support plastifié et adhésif ainsi qu’à traiter la 1ère partie de l’action à savoir « Compléter la liste des consignes affichée sur la borne… », notamment la [Procédure d’utilisation de la station carburant](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/proc%C3%A9dure-d-utilisation-de-la-station-carburant.original.pdf) rédigée par Magali Menoux à laquelle il conviendra d’ajouter Quoi faire si l’Arrêt d’urgence a été enclenché par mégarde ?.

En complément, il est suggéré que la [Politique d’avitaillement à l’ACAT](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/politique-d-avitaillement-%C3%A0-l-acat.original.pdf) et l’essentiel des [Consignes et recommandations pour le stationnement d’un avion](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/consignes-et-recommandations-pour-le-stationnement-d-un-avion.original.pdf) relatives au nettoyage soient rappelées sur un « marque-page » à insérer dans les carnets de route.

Pour mémoire ces documents sont disponibles sur le site web à l’onglet [Documents page Opérations aériennes/Consignes opérationnelles](http://www.acat-toulouse.org/documents/op%C3%A9rations/consignes-op%C3%A9rationnelles).

**Action nouvelle** :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-JUN-08 | P2 | Concevoir un marque-page rappelant la Politique d’avitaillement et l’essentiel de la Consigne de stationnement  et de nettoyage des avions. | T.Pereira  JL Rabilloud | 23/09/16 |

**Actions ouvertes (suite)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2015-DEC-21 | P2 | Mettre à jour les quick-check-lists des avions de la flotte (DR, DA, TB, GY80, LMC1), les check-lists détaillées des TB, du Gardan, du Cap 10, du Sprintair | T.Pereira | 18/03/16 |

Reste à faire : le Gardan GY80

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 01 | P1 | Rappeler dans une NEW + e.mail l’importance de mentionner sur le carnet route toute anomalie constatée sur un avion, conformément aux [Consignes pour renseigner le carnet de route](http://acat-toulouse.org/uploads/media_items/consignes-pour-renseigner-le-carnet-de-route.original.pdf) et au document [Pilote et mécanique](http://acat-toulouse.org/uploads/media_items/pilote-m%C3%A9canique.original.ppt) + feuille orange et si anomalie non corrigée | J.Loury | 30/04/16 |

Avant de communiquer, la notion de Travaux reportés et l’utilisation de la Fiche orange intitulée « Feuille des prochaines visites d’entretien programmées », toutes deux mentionnées dans le document « Pilote et Mécanique » doivent être clarifiées par le chargé de la mécanique (P.Gervais).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2015-MAR-02 | P1 | Dresser un historique des interventions d’AEROTEC sur les compas et l’équipement radio des DA20 afin d’en tirer des conclusions quant à la résolution des problèmes rencontrés sur ces matériels et aux dispositions à prendre pour éviter qu’ils persistent ou réapparaissent ! | T.Pereira | 30/04/16 |

Pour mémoire, le GNS 430 du DA20 F-HDAC (COM1) n’est jamais passé chez Aerotec pour réparation.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-MAR 05 | P1 | Lors de la prochaine réunion des instructeurs de vol, rappeler tous les points à traiter lors d’un lâcher machine, points dont la connaissance du MV fait partie et en particulier les procédures anormales « lues » ou celles qui doivent être appliquées « de mémoire ». | T. Pereira | 30/03/16 |

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

## Publications

**Conseil sécurité** [01/2016 : « Comment confirmer son altitude ? »](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/comment-confirmer-son-altitude.original.pdf) (rédacteur : T.Pereira) publié le 13 mai 2016

**Conseil Sécurité** [02/2016 « Le second régime : un passage obligé et délicat »](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/le-second-r%C3%A9gime-un-passage-oblig%C3%A9-et-d%C3%A9licat.original.pdf) (rédacteurs : B.Guaus ; J.Loury, avec le support de J.L. Rabilloud) publié le 25 juin 2016

**Flash Sécurité** : néant

## Flash à venir

« **Comment prévenir le « shimmy » sur le DA20 et que faire lorsqu’il se produit ?** »

Faire référence au [Conseil sécurité 07/2011](http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/ma%C3%AEtriser-le-shimmy-%C3%A0-l-atterrissage.original.pdf)  déjà publié sur ce sujet et mentionner que sur le DA20 la tension de l’amortisseur à friction monté sur l’axe de rotation (en direction) du train-avant est réglable.

Ce flash sera remplacé par une révision du Conseil Sécurité et d’une NEW indiquant les raisons de la révision (**action J.Loury**)

## Conseils à venir

| **N° d’ordre** | **Sujet traité** | **Rédacteur** |
| --- | --- | --- |
| 03/2016 | Alternate air, statique de secours, Réchauffe carbu : même combat ! | J.Loury |
| 04/2016 | Les pièges de la désorientation spatiale (en survol maritime et/ou par temps brumeux) | LP Bugeat |
| 05/2016 | Comment éviter une sortie de piste ? | M.Postal |
| 06/2016 | La pratique du VFR on top | JL.Rabilloud |

Le conseil 03/2016 est en « courte finale » : sa publication pourra être faite au début de l’automne !

Un second draft du conseil 04/2016 a été envoyé le 23/06/2016 aux membres de la commission pour validation ou amendement.

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

## Traitement des déclarations déposées sur le REX FFA

Quatre déclarations déposées par des pilotes ACAT depuis l’ouverture du nouveau REX-FFA sont à traiter.

Il est convenu que les membres de la commission puissent participer par échange de courriels au traitement des déclarations ACAT déposées sur le REX FFA.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-JUN-09 | P1 | Traiter sans délai les déclarations déposées par les pilotes ACAT sur le REX-FFA. | T.Pereira  J.Loury | 15/08/16 |

## Autres événements

### DR46 F-GUYA : trappe d’huile absente + verrière abimée au retour d’un voyage

Le pilote a rédigé un compte rendu.

Les membres de la CISOA sont invités à commenter ce compte-rendu avant publication à la rubrique Documents/C’est arrivé à l’ACAT !

*Décisions* :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-JUN-10 | P2 | transmettre aux membres de la CISOA le compte rendu d’événement « DR46 F-GUYA : trappe d’huile absente + verrière abimée ». | J.Loury | 23/09/16 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-JUN-11 | P2 | transmettre aux membres de la CISOA les photos relatives à l’événement « DR46 F-GUYA : trappe d’huile absente + verrière abimée ». | T.Pereira | 23/09/16 |

### Un pilote fait jouer l’assurance « Rapatriement FFA » suite à une immobilisation du DA20 F-HFCL à St Girons (panne moteur)

*Décision* :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-JUN-12 | P2 | solliciter le pilote du DA20 F-HFCL immobilisé à St Girons suite à une panne moteur, pour qu’il témoigne de cet événement (déclaration sur REX-FFA) et notamment de l’intérêt et de l’efficacité de l’assurance « Rapatriement FFA ». | T.Pereira | 23/09/16 |

### Onde orographique rencontrée lors d’un vol IFR

Le pilote (un FI) a rédigé un REX bien documenté sur sa préparation de la traversée des Alpes et sa gestion de la tenue du niveau de vol attribué par l’ATC lors de son voyage Retour de Croatie.

Ce REX (<http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/onde-orographique-lors-d-un-vol-ifr.original.pdf>) a été posté à la rubrique Documents/C’est arrivé à l’ACAT !

*Décision* :

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016-JUN-13 | P2 | informer par NEW de la publication du REX rédigé suite à la rencontre du phénomène d’onde orographique lors d’un vol IFR. | J.Loury | 23/09/16 |

### Panne Radio sur le DR44 F-GTPK

Le pilote a du activer le code transpondeur 7600.

Ci-après un extrait du courriel envoyé par le pilote pour signaler le problème :

…

*Je suis parti hier à 19h30 LT (avec un pax ex-PPL) pour un vol ayant comme objectif le survol de sites dans la zone entre Lezignan et Narbonne, tels que l'abbaye de Fontfroide. La radio marchait relativement bien au départ, avec un niveau du volume en réception et intercom juste un peu plus faible que d'habitude (situation déjà vécue par le passé lors d'autres vols sur d'autres avions).*

*La qualité de la réception s'est dégradée pendant le transit de la CTR de Carcassonne mais restait encore acceptable. Juste après avoir été libérés par Toulouse Info, on a testé nos casques (trois en tout) sur plusieurs prises. On a testé aussi les squelch, le réallumage du boitier...*

*Avec mon casque branché sur la prise pax arrière-gauche, le circuit radio a fonctionné de nouveau, initialement, de manière nominale, même après avoir rebranché mon casque à la prise pilote à gauche. Cela a duré juste quelques minutes, mais le niveau s'est dégradé de nouveau.*

*Une tentative ultérieure du même type a donné encore une fois initialement un bon résultat. Cette fois-ci j'ai utilisé le casque du pax (qui restait branché sur sa prise nominale) pour pouvoir communiquer avec Montpellier info. Quelques minutes après, après avoir été libérés par Montpellier, nouvelle dégradation.*

*J'ai branché de nouveau les casques de manière nominale, et j'ai contacté Toulouse Info sur la route du retour peu après Lezignan. J'entendais très faible - alors que l'ATC me disait de me recevoir 5/5 - et après plusieurs appels dont je n'arrivais pas à comprendre la réponse, j'ai informé l'ATC que j'allais passer au sud de la CTR de Carcassonne en direction de T.Lasbordes. Aucune possibilité d'entendre leur réponse: à ce moment-là j'ai passé le transpondeur en 7600.*

*Une fois au sud de Castelnaudary, j'avais de nouveau un peu de réception. J'ai réduit pendant quelques minutes le régime moteur pour mieux entendre Toulouse Info. Réassuré par la possibilité d'entendre les messages, même si c’était avec difficulté, j'ai informé Toulouse Info que j'allais poursuivre vers LFCL (par ailleurs, LFMW est en ce moment réservé aux avions basés). Ils m'ont donné un nouveau code transpondeur. Le reste du vol s'est déroulé normalement.*

*…*

Il s’avère que la panne était due à une rupture du câblage sur une prise « jack ».

Commentaire : sur les DR400, le serrage des prises « jack » sur leur platine est souvent insuffisant, ce qui peut provoquer une détérioration du câblage.

*Décision* : néant

### Dépose de la VHF nominale du Gardan pour équiper un autre avion en panne radio

Le pilote est contraint de partir (voyage programmé) avec la seule radio restante dont le fonctionnement de l’émission est erratique !

*Décision* : néant

# Points divers

## Déviation hors norme récurrente des compas de deux DA20

Où trouve-t-on la spécification de la valeur maxi admissible (qui serait 10° !) ?

Réponse fournie hors réunion  par B.Cadot :

***JAR-VLA 1327 Magnetic direction indicator***

*(a)The magnetic direction indicator required must be installed so that its accuracy is not excessively affected by the aeroplane's vibration or magnetic fields.*

*(b)The compensated installation must not have a deviation in level flight, greater than 10° on any heading except that when radio is transmitting the deviation may exceed 10° but must not exceed 15°.*

## Un message du Président

**Sent:** Sunday, May 15, 2016 9:27 AM

**Subject:** RE: ACAT-CISOA : demande d'approbation du CR de la réunion du 18 mars 2016

Bonjour Jacques,

Tout d’abord, excellent travail réalisé par les membres de la CISOA. Les CR produits et celui-ci notamment reflètent d’un travail approfondi et très complet. C’est un travail de longue haleine et qui requiert de la persévérance.

Je tiens à le souligner, je t’en remercie et je te demande de remercier en mon nom tous les participants de cette commission.

J’approuve le contenu de ce compte rendu et je n’ai aucun commentaire à rajouter.

J’ai bien pris note, même si nous en avions déjà parlé, que le Bureau a des actions à mener.

Cordialement,

Bernard

# Système de Gestion de la Sécurité – SGS

Pour mémoire :

* en avril 2018, l’ACAT, en tant qu’Organisme de Formation, devra satisfaire les exigences Aircrew Part ORA-GEN 200.
* **Ce qui reste à faire !**
* Définir la maîtrise des documents et des enregistrements du SGS
* Décrire les processus de gestion de la sécurité :
  + Traitement des événements, des anomalies et suggestions d’amélioration
  + Examen de l’efficacité et de la conformité du SGS
* Communication et capitalisation de l’expérience  
  Point d’attention : insister sur le rôle clé du pilote dans ce système, en tant que « déclarant » d’événements, de témoignages de REX, d’anomalies et de suggestions d’amélioration)
* Décrire la composition, les attributions, et la méthode de travail de la Commission Interne pour la Sécurité des Opérations Aériennes
* Identifier et décrire les ressources du SGS
  + Ressources humaines   
    Moyens documentaires et techniques
* Préciser divers concepts (définitions)

…rassembler tout cela dans le MANUEL SGS-ACAT, rédiger le MANUEL D’ORGANISATION (Organisme de Formation) … et les appliquer (l’aéroclub doit pouvoir démontrer qu’il fait effectivement ce qu’il a écrit !)

**Prochaine réunion le vendredi 23 septembre 2016  
18h00 à 20h00**