

	<p>AÉRO-CLUB D'ANDAINES ÉCOLE DE PILOTAGE Aérodrome les Bruyères LFAO Bagnoles-Couterne</p> <p>61410 - COUTERNE Téléphone : 02.33.37.91.84. mail: ac-andaines@orange.fr</p>	 <p>Fédération Française Aéronautique</p>
---	--	--

LA POLITIQUE DE SECURITE DE L'AERO-CLUB D'ANDAINES

RAPPEL DE L'ORGANISATION DE L'AERO-CLUB

L'aéro-club d'Andaines est une association régie par la loi de 1901 qui a pour but la pratique et la vulgarisation du vol moteur, de tous les sports aériens, ainsi que toutes autre activité touchant à l'aviation ou ayant un lien avec elle ou aux activités s'y rattachant.

L'aéro-club d'Andaines a un organisme de formation déclaré dit DTO (Declared Training Organisation) sous le numéro 0492 qui forme à la licence de pilote privé (PPL), à la licence de pilote de loisir (LAPL), à la qualification SEP.

Le DTO est surveillé par la DSAC Ouest :

- Vérification de la conformité des programmes de formation à la PART-FCL,
- Vérification des dispositions réglementaires du DTO,
- Programme de surveillance basé sur les risques.

Introduction

Ce document constitue la politique de sécurité de l'Aéro-club d'Andaines. Il décrit l'organisation de l'aéro-club ainsi que la politique mise en œuvre dans la gestion et la prévention des événements relevant de la sécurité dans le cadre de son activité formation. Cette politique est appliquée à l'ensemble des activités de l'Aéro-club. Chaque membre du club (élève et pilote breveté) doit en avoir connaissance.

Méthode de mise à jour : Le manuel est réalisé sous forme numérique. Il est mis à la disposition des adhérents sous cette forme (site du club) et sous forme papier dans le classeur Sécurité rangé en "salle pilote". Les modifications mineures feront l'objet d'une transmission annuelle. La transmission des modifications vers les membres du DTO sera réalisée via le site Internet de l'Aéro-club d'Andaines. Composé d'au moins un membre de chaque club, la Commission Sécurité proposera et rédigera les mises à jour.

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

Documents applicables

Règlementent (UE) 2018/1119 de la commission du 31 juillet 2018 qui concerne les organismes de formation déclarés DTO (Déclared Training Organization). L'Organisme est déclaré auprès de la DGAC le 21 février 2019 sous le n° FR.DTO.0492.

Autres documents

- Règlement intérieur de l'Aéro-club d'Andaines,
- Statuts de l'aéro-club d'Andaines.

Les besoins et installations

Les équipements et installations du DTO de l'aéro-club d'Andaines comprend :

- Un bureau pilote pour la planification des vols, des cartes aéronautiques et informations réglementaires et météorologiques pour la préparation des vols disponible par moyen informatique.

Il permet également aux formateurs de rédiger leurs comptes rendus et autres documents.

- Un espace de repos pour les formateurs et les élèves.
- Les installations suivantes, pour la formation théorique, devront être disponibles :
- Une salle de cours pour les élèves pilotes (6 places au minimum) et adaptés aux briefings
- Supports et équipement pour la formation théorique : ordinateur (projection sur écran de télévision) et retro-projecteur avec écran.

Notons que l'aéro-club d'Andaines ne dispose que d'un aéronef ROBIN DR 400-160, immatriculé F-HFMS et que celui-ci est également utilisé pour la formation des élèves pilotes.

Le tableau ci-dessous récapitule les différentes mises à jour de ce document.

Versions	Date	Motif	Pages modifiées
V1	08/08/23	Création	Toutes
V2	29/11/24	Modifications après audit DGAC	Toutes

SOMMAIRE

I : Les postes de responsabilité sécurité et sûreté :

- A/ Désignation des responsables et de leur domaine de compétence.
- B/ Leur rôle et leurs prérogatives

II : Définition des compétences

- A/ Sécurité aéronautique :
 - 1/ Activité aéro-club
 - 2/ Activité vols de découverte
- B : Sécurité au sol et sûreté aérodrome
- C : Communication interne

III : Méthodologie de la gestion des crises

- A/ Procédures internes
- B/ Signalement aux autorités de tutelle

IV : Gestion des risques aéronautiques

- A/ Au sol
- B/ En vol
- C/ En vol de découverte
- D/ En vol de découverte cadre Brevet Initiation Aéronautique (BIA)
- E/ En vol d'instruction (ex vol d'initiation)

V : Gestion des risques aux personnes et à l'infrastructure

- A/ Sécurité des personnes
- B/ Sûreté de l'aérodrome, des locaux et des bâtiments
- C/ Plan d'intervention : conduite à tenir en cas d'accident

VI : Recueil des événements

- A/ Fiches de sécurité
- B/ Registre de sécurité
 - a : Registre des événements sécurité activité aéro-club
 - b : Registre événements sécurité des vols de découverte
- C/ Personnes habilités à répertorier un événement sur les registres

VII : Analyse des événements

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

- A/ Traitement des fiches de sécurité
- B/ Actions correctives
- C/ Principe de culture du juste

VIII : Archivages

IX : Annexes

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

I : Les postes de responsabilité sécurité et sûreté :

A/ Désignation des responsables et de leur domaine de compétence.

Au sein de l'aéro-club d'Andaines les personnes suivantes ont été désignées lors de la réunion du Conseil d'Administration :

Président du DTO : M. Gaspard JARRY
Responsable DTO : M. Didier THOUROT
Responsable pédagogique : M. Olivier PROUST
Responsable pédagogique adjoint : M. Alain BOUARD
Responsable sécurité : M. Alain CHAZARIN

B/ Leur rôle et leurs prérogatives

C'est le Président du DTO qui valide les mises à jour en assure la diffusion et le suivi ou un membre du CA. Il informe les adhérents de ces évolutions. Les modifications majeures font l'objet d'une transmission au coup par coup.

Le domaine de compétence du responsable sécurité aéronautique ou du DTO est la sécurité de l'activité aéronautique de l'aéro-club d'Andaines, tant au sol qu'en vol. C'est lui qui demande au correspondant SIA de l'aérodrome de faire les éventuelles demandes de NOTAM en fonction des circonstances.

Le rôle et les prérogatives du responsable sécurité est d'appliquer la politique de sécurité définie en relation avec la formation en DTO en termes de gestion des risques et des menaces. Il doit procéder à l'étude et à la gestion des risques comme défini au chapitre III de ce document.

Il est chargé de mettre en place un registre de sécurité et il est mandaté par le Conseil d'Administration pour obtenir des informations auprès des témoins en cas d'accident ou d'incident. Il rend compte de son action au Conseil d'Administration, au président de l'Aéro-club d'Andaines et aux autorités de tutelle. Il peut être assisté par des personnes de son choix, non spécialement désignées par le Conseil d'Administration.

II : Définition des compétences

- A/ Sécurité aéronautique :

La politique de sécurité aéronautique est mise en œuvre par le responsable sécurité aéronautique. Elle concerne l'activité DTO de l'aéro-club, c'est-à-dire la formation, la gestion de l'aéronef et l'activité des pilotes. Il peut être secondé par le ou les instructeurs si besoin.

L'activité des vols de découverte est déléguée au référent sécurité qui doit mettre en œuvre la procédure d'accueil et d'information des passagers ainsi que l'information des pilotes autorisés vols de découverte, aux termes de l'arrêté ministériel du 18 août 2016.

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

- B/ Sécurité au sol

La politique de sécurité concernant ces risques est mise en œuvre par le référent sécurité qui s'appuie sur le règlement intérieur de l'aéro-club.

- C/ Communication interne

Il préconise au Conseil d'Administration les mesures à mettre en œuvre pour la gestion de la sécurité. Les informations de sécurité sont affichées au Club-House, systématiquement diffusées par courriels aux membres du club et accessible sur le site internet du club.

III : Méthodologie de la gestion des crises

- A/ Procédures internes

- a : Identifier les dangers,
- b : Évaluer les risques et les classer,
- c : Mettre en place des dispositions préventives,
- d : Mettre en place des actions correctives,
- e : Évaluer la qualité des dispositions préventives et des actions correctives,
- g : Tenir à jour le registre de sécurité,
- f : Gérer les archives des événements de sécurité survenus au sein du DTO.

- B/ Signalement aux autorités de tutelle

Le règlement UE 376/2014 (concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile) est applicable aux événements mentionnés dans le registre de sécurité.

IV : Gestion des risques aéronautiques

Extrait manuel DTO : "Risques liés à l'environnement" :

Utilisation de l'acronyme P.O.M.P.E.S. en prenant en compte l'activité de formation et notamment les risques associés aux vols :

- Pistes (multiples, sécantes, pentes, état de surface, dimension, moyen de lancement pour planeur)
- Obstacles (présence d'obstacles pouvant influencer l'approche ou la trajectoire de
- Météo (effets météo locaux : ondes, entrées maritimes, confluence, vents forts...)
- Particularités des installations (risque aviaire, activités multiples, activité IFR, AFIS, TWR,

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

auto info, fréquence dédiée ou 123.500, accueil d'une compétition (comment intégrer ou pas l'activité d'instruction), idem pour une manifestation aérienne)

- Espaces aériens (plafond, zones, clairances, protocole)

- Sol (trajectoire de roulage au sol, traversée de piste, rangement des aéronefs, organisation générale de la piste, pompe à essence).

- A/ Au sol

Risque	Prévention	Mesure(s) prise(s)	Risque
Choc entre avion dans hangar	Bien ranger les aéronefs	Immobilisation avion pour inspection Prévenir président A/C Rendre compte de tout dégât structure aéronef	Moyen
Chocs de manœuvre avec porte hangar	Formation des pilotes : ouvrir les portes largement, aide éventuelle d'un autre pilote	Immobilisation avion pour inspection Prévenir président A/C Rendre compte de tout dégât structure aéronef	Moyen
Fuite huile	Formation des pilotes : visite pré-vol	Nettoyage approfondi Immobilisation avion pour inspection	Moyen
Fuite essence	Formation des pilotes : visite pré-vol	Nettoyage approfondi et aération du hangar. Immobilisation avion pour inspection	Moyen
Incendie avitaillement	Relier la masse de l'avion aux pompes Personne à bord pendant l'avitaillement Extincteur de la pompe en position	Utiliser l'extincteur Appeler les secours Éloigner l'avion si possible Prévenir président A/C	Moyen
État de la piste	Inspection visuelle	Intervention ciblée	Faible
Accident décollage ou atterrissage	Formation des pilotes. Affichage "conduite à tenir" au club-house	Déclenchement plan d'urgence Dépose NOTAM si besoin Prévenir président A/C	Moyen

- B/ En vol

Quelques particularités concernant l'aérodrome de Bagnoles de l'Orne :

Une attention particulière dans la formation est portée aux courtes finales (12-30) notamment en cas de vent de travers. En effet la présence de la lisière de forêt à l'Est et à proximité de la piste engendre parfois de fortes turbulences pouvant surprendre les pilotes.

La présence de la forêt autour de l'aérodrome présente un risque en cas de panne moteur. Cette notion est rappelée lors des vols avec instructeur afin d'adapter les procédures de décollages et d'atterrissages.

Particularité de la piste : un aéronef en seuil 12 ou en seuil 30, prêt à décoller, ne voit pas l'extrémité de l'autre piste (piste bombée) : Attention accident décollage : nécessité écoute radio si

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

vent traversier changeant (2 pistes utilisables) et forte activité aéronautique.

Activité planeurs treuillés, attention au câble de remorquage : écoute radio et verticale piste ré-évaluée (cf carte VAC).

Piste en herbe réservée à l'activité planeur.

Concernant la météo, pas de phénomène particulier sur l'aérodrome, hormis le vent et parfois du brouillard (proximité forêt).

Enfin avec la proximité de la lisière de la forêt, portée une attention visuelle lors des phases de décollage et d'atterrissage sur la traversée des pistes par du gibier sauvage (sangliers, biches, ...). Le risque est faible, mais il existe.

- C/ En vol de découverte

L'identification, l'évaluation, les actions et les corrections concernant ces risques sont listées ci-dessous :

Risques	Points concernés	Prévention	Mesure(s) prise(s)	Risque
<u>A l'embarquement :</u>				
Intégrité de l'avion et du matériel	Bande de circulation sur l'aile	Expliquer, accompagner, observer	Annulation du vol	Fort
	Objets transportés	Expliquer, ranger, sécuriser		
	Ceintures	Expliquer l'utilité, vérifier serrage	Vérifier compréhension des consignes	Moyen
	Verrière	Expliquer le fonctionnement		
Casques radio	Expliquer le fonctionnement			
<u>Avant le décollage :</u>				
Malaise, angoisse Trop exubérant	Passagers	Rassurer, proposer report du vol. Si vol : passager anxieux en place arrière	Annulation du vol	Moyen
		Calmer, expliquer la charge du pilote		
<u>En vol :</u>				
Malaise Panique	Passagers	Sac vomitoire, aération avion Faire maîtriser par les autres passagers. Couper les intercoms	Retour immédiat	Moyen

Les consignes de sécurité sont détaillées dans l'annexe 4.

- D/ En vol de découverte cadre Brevet Initiation Aéronautique (BIA)

Les vols BIA, au sein de l'aéro-club d'Andaines, sont réalisés uniquement par un instructeur.

Organisation et déroulement des vols BIA :

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

Dans la formation BIA, les vols constituent une partie de la formation pratique nécessaire à l'obtention des primes BIA fédérales (minimum 55mn par élève en place avant en 1 ou 2 vols). Chaque élève mineur dispose d'une autorisation parentale. En préalable à cette formation pratique, il importe de planifier dans l'établissement scolaire une séance de cours spécifique à la préparation du vol : description de l'avion, rappels d'aérodynamique, cartes, météo, etc. L'aéro-club établit et tient à jour un document portant sur l'organisation de ces vols BIA. Ces cours sont réalisés au sein d'un établissement scolaire, par des membres du club dont l'un est titulaire du Certificat d'Aptitude à l'Enseignement de l'Aéronautique (CAEA).

La coordination de cette activité vols BIA est assurée par le Responsable Sécurité des vols de découverte de l'aéro-club.

Déroulement des vols :

Avant chaque vol, l'instructeur se charge, au titre de la préparation des vols :

D'analyser la météo, la masse et le centrage de l'avion et d'établir un devis carburant,

D'identifier et de prendre en compte les risques du jour. Il vérifie la LME (Liste Minimale d'Équipement à bord de l'aéronef).

L'instructeur auto-évalue sa forme physique et mentale pour effectuer ce vol en toute sécurité.

L'aéro-club établit une organisation des vols permettant de gérer les élèves BIA et de moduler le nombre de vols de découverte associés afin de ne pas exposer l'instructeur à une pression temporelle et une fatigue excessive.

De même, l'aéro-club met en place une organisation permettant de gérer les accompagnants désireux de rester sur place pendant la réalisation du ou des vols BIA.

Briefing aux élèves :

Description des phases et manœuvres durant le vol :

Procédures embarquement et débarquement,

Sécurité cabine et comportement individuel et/ou collectif durant le vol,

Information sur l'utilisation des dispositifs de secours à suivre en cas d'urgence

Procédure d'évacuation d'urgence.

A l'issue des vols, un débriefing de la séance sera effectué et communiqué au coordonnateur BIA de l'aéro-club.

Les consignes de sécurité sont détaillées dans l'annexe 4.

- E/ En vol d'instruction (ex vol d'initiation)

Les vols d'instructions, au sein de l'aéro-club d'Andaines, sont réalisés uniquement par l'instructeur du club. Chaque élevé mineur dispose d'une autorisation parentale.

Ces vols ont été créés afin de permettre à tous de connaître la sensation du pilotage d'un avion. Ils correspondent à la première leçon du brevet de pilote (et comptent pour une éventuelle formation

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

future). L'instructeur présent à bord sera là pour assurer la sécurité et guider la progression.

Le vol d'instruction comprend une brève introduction à la théorie du vol, suivie d'une visite de l'avion avec l'instructeur qui explique le fonctionnement des commandes et des instruments.

Ensuite, l'élève prend les commandes après le décollage, sous la supervision de l'instructeur. Le vol durera de 2 fois 30 mn avec minimum de 55 mn. L'élève pourra se familiariser avec les sensations de vol et d'apprendre les bases du pilotage.

Les consignes de sécurité sont détaillées dans l'annexe 4.

V : Gestion des risques aux personnes et à l'infrastructure

- A/ Sécurité des personnes :

Risque	Personnes concernées	Prévention	Mesure(s) prise(s)	Risque
Blessure physique, Malaise Chute	Membres et visiteurs	Propreté des lieux. Accessibilité Affichage des numéros d'urgence Trousse de secours au club-house	Porter secours et sécuriser si besoin Prévenir président A/C Appeler les secours	Faible
Méconnaissance de la pratique	Visiteurs	Accompagnement constant Barrières de délimitation piste/public Panneaux de signalisation Explication des dangers	Rappel courtois BGTA si problème de comportement Faire des photos	Moyen

L'évaluation du risque est détaillée dans l'annexe 5.

B/ Sécurité et sûreté de l'aérodrome, des locaux et des bâtiments

Risque	Bâtiments concernés	Prévention	Mesure(s) prise(s)	Risque
Incendie	Tous les bâtiments	Extincteurs positionnés et vérifiés (Contrôlés par la Commune). Rangement identifié des inflammables Affichage des N° d'urgence	Protéger les personnes et les biens. Évacuation Prévenir président A/C Prévenir gestionnaire Appeler les secours	Moyen
Malveillance Effractions	Tous les bâtiments	Éclairage automatique et caméras Bâtiments fermés (digicode) Pas de clé dans les avions	Prévenir gendarmerie locale Prévenir président A/C Prévenir gestionnaire Prévenir BGTA si aéronefs concernés	Moyen
Occupation illégale	Piste et taxiway	Renforcement des accès	Prévenir BGTA et gestionnaire Prévenir président A/C Prévenir gestionnaire	Faible

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

- C/ Plan d'intervention : conduite à tenir en cas d'accident

ACTION 1 : Recherche et Secours - Chronologie exécutée par : _____

Sur information de _____ constat visuel ou signalisation d'accident, avion manquant.

Penser à écouter la fréquence 121.5MHz. (déclenchement balise)

Veiller à laisser libre la ligne fixe de l'aéro-club pour un éventuel appel du Centre de Coordination de Sauvetage (CCS) à Lyon Mont Verdun.

LOCALISATION	ORGANISME OU PERSONNE A PREVENIR	N° DE TELEPHONE	HEURE
Sur l'aérodrome (ou abords immédiats)	Pompiers	18	
	Gendarmerie	17	
En cas d'avion disparu :	CCS Lyon Mont-Verdun	191	
	Le CODIS (Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours)	112	
	CRNA OUEST/SAR Loperhet (29) (si balise de détresse)	02 98 37 31 00	

ACTION 2 : Information des autorités.

Après le déclenchement de l'alerte ou des secours :

Autorités Club	Président	06 70 81 67 02
IMPERATIVEMENT	Chef pilote	06 67 94 09 81
	Chef pilote adjoint	06 82 98 22 59
	Responsable DTO	06 08 42 17 37
	Responsable sécurité	06 81 20 98 63
	DSAC-Ouest - Guipavas (29)	02 98 32 02 20
	Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA) - Deauville	02 31 64 00 41
DANS LES 72H	Compléter le compte-rendu d'événement de sécurité (ECCAIRS 2) : https://e2.aviationreporting.eu/reporting/unregistered	Envoyer à : incidents ag.dsac-ce@aviation civile.gouv.fr
Dès le premier jour ouvrable	Assureur (si avion club)	01 86 65 76 36
	FFA	01 44 29 92 01

VI : Recueil des événements

Événements obligatoire à rapporter :

Les événements listés ci-dessous, extraits de l'annexe 5 du règlement d'exécution (UE) 2015/1018 doivent faire l'objet d'un rapport d'événement obligatoire.

- A/ Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire.
- 2) Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
- 3) Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
- 4) Incursion sur piste.
- 5) Sortie de piste.
- 6) Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 7) Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 8) Largage involontaire de cargaison.

- B/ Événements techniques

- 1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
- 2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
- 3) Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.
- 5) Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
- 6) Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

- C/ Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

- D/ Urgences et autres situations critiques

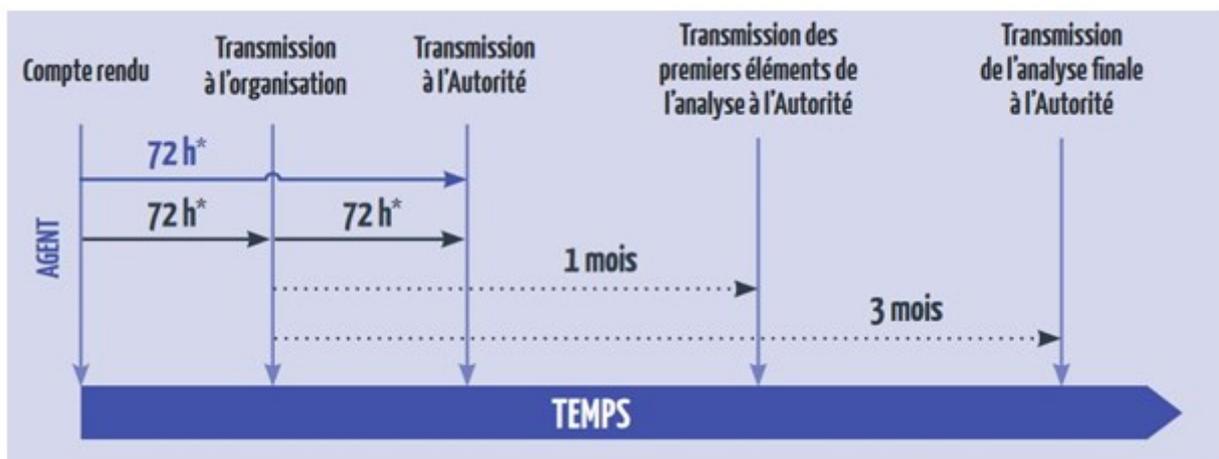
- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
- 2) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef.
- 3) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

- E/ Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle.
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
- 3) Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
- 4) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 5) Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
- 6) Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
- 7) Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

Les délais de traitement obligatoires sont précisés dans le schéma ci-dessous.



- A/ Fiches de sécurité

Chaque événement ayant occasionné l'application de la politique de sécurité du DTO fera l'objet de la création d'une fiche événement. Ces fiches sont indexées par date d'occurrence de l'événement et répertoriées dans le registre de sécurité informatisé. Elles servent de base pour l'établissement d'un formulaire en ligne « ECCAIRS 2 » et d'un REX FFA NG.

- B/ Registre de sécurité

a : Registre des événements sécurité activité aéro-club

Un registre informatisé est créé pour enregistrer les événements de sécurité. Il est consultable et modifiable par les personnes autorisées. C'est le registre principal.

b : Registre événements sécurité des vols de découverte

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

Un sous registre est dédié aux vols de découverte, accessible par les pilotes autorisés vols de découverte et les responsables DTO. Éventuellement et si besoin, des événements vols de découverte pourront être reportés dans le registre de sécurité principal.

- C/ Personnes habilités à répertorier un événement sur les registres

Le registre de sécurité principal est tenu à jour par le responsable sécurité ou par un instructeur désigné par l'un des deux. Le sous registre de sécurité dédié aux vols de découverte est tenu à jour par les pilotes autorisés aux vols de découverte.

VII : Analyse des événements

- A/ Traitement des fiches de sécurité

Chaque fiche de sécurité fait l'objet d'une analyse destinée à comprendre pourquoi l'événement s'est produit et comment éviter qu'il ne se reproduise.

- B/ Actions correctives

Le DTO aéro-club d'Andaines met en place des actions correctives et les évalue pour en vérifier l'efficacité. Les actions correctives sont diffusées aux membres pour information et prise en compte.

- C/ Principe de culture du juste

Tout événement sera étudié en garantissant le principe de la culture juste, dans laquelle les intervenants ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations volontaires ne sont pas tolérés.

VIII : Archivages

Méthode d'archivage :

Le support numérique sera sauvegardé au sein du DTO sur le serveur informatique de l'Aéro-club d'Andaines. Le Secrétaire réalisera par ailleurs une sauvegarde lors de chaque actualisation. Une version papier sera également accessible à l'ensemble des pilotes.

IX : Annexes

- Annexe 1 : Événement de sécurité aéronautique.
- Annexe 2 : Rappel concernant les vols de découverte.
- Annexe 3 : Fiche renseignements « accident aérien ».
- Annexe 4 : Fiche vols de découverte, instructions et BIA : consignes de sécurité.
- Annexe 5 : Fiche d'évaluation du risque.

Annexe 1

Fiche type d'événement de sécurité aéronautique Aéro-club D'ANDAINES

Fiche événement sécurité aéronautique	
Numéro :	
Date :	
École ou VFR	
Immatriculation avion	
Nature du vol (local, nav, ...)	
Phase de vol	

Circonstances :

Mesures correctives adoptées :

Annexe 2 – page 1/3

RAPPEL CONCERNANT LES VOLS DE DECOUVERTE :

Nota : Les DTO ne concernent que l'activité formation conduisant à la délivrance de licences ou qualifications (initiale ou renouvellement), en aucun cas le DTO concerne l'intégralité de l'activité d'un aéro-club.

Rappel juridique :

Les vols de découverte, auparavant appelés "baptêmes de l'air", sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 18 août 2016, section 3 : les articles 3 à 13, concernent les vols de découverte.

Importance du respect de l'arrêté :

Les vols de découverte sont une dérogation aux vols CAT (cf. AIR OPS). Cette dérogation permise fait l'objet d'aménagements nationaux possibles, en l'occurrence, pour la France, l'arrêté du 18 août 2016 relatif, notamment, aux vols de découverte. Cette activité doit représenter au maximum 8% de l'activité des heures de vol totales effectuées dans l'année civile par l'aéro-club.

Enfin et pour rappel, conformément à l'article 5 de l'arrêté du 18 août 2016 relatif aux vols de découverte, les heures de vols non décomptées du volume des 8% des heures de vol totales effectuées dans l'année civile par l'aéro-club sont les suivantes :

- Les heures effectuées en vol de découverte dans le cadre de manifestations aériennes,
- Les heures effectuées en vol de découverte durant les journées portes ouvertes.

Annexe 2 – page 2/3

Modalités de réalisation des vols de découverte :

Concernant les pilotes :

Ils doivent remplir les conditions requises par l'arrêté du 18 août 2016 et avoir été autorisés par décision du Président de l'Aéro-club d'Andaines. La liste des pilotes habilités à effectuer les vols de découverte est affichée à l'intérieur du club house.

Concernant l'aéronef :

Le ROBIN DR400-160 F-HFMS appartenant à l'aéro-club d'Andaines est utilisé pour la réalisation des vols de découverte.

- Nombre d'occupants : 1 pilote, 3 passagers.
- Assurances : le contrat d'assurances souscrit par l'Aéro-club d'Andaines inclut les vols de découverte.

Concernant le site :

Les vols se font uniquement au départ et à l'arrivée de l'aérodrome de Bagnoles de l'Orne (LFAO). Le suivi des vols de découverte, et leur décompte est assuré actuellement sous forme papier.

Politique de sécurité de l'Aéro-club d'Andaines pour les vols de découverte :

Il est organisé chaque année au moins, et systématiquement pour chaque pilote nouvellement autorisé, une réunion de sensibilisation à la sécurité pour rappeler les points particuliers de la mise en œuvre d'un vol de découverte au profit de passagers non membres de l'Aéro-club d'Andaines.

Le programme de cette réunion porte sur les points mentionnés dans le mémo « emport passagers » édité par la FFA et distribué à chaque pilote autorisé à effectuer des vols de découverte. Il est aussi consultable sur le site de l'aéro-club. Ce mémo est adapté aux conditions particulières de l'Aéro-club d'Andaines.

Les conditions de mise en œuvre de l'avion sont précisées : météo, état de la piste, température extérieure et centrage, rappel des précautions de pilotage d'un avion chargé.

En complément, les facteurs humains propres au pilote sont évoqués :

- Vigilance,
- Condition physique,
- Absence d'emprise médicamenteuse ou psychotrope.

Annexe 2 – page 3/3

Une feuille de présence est émarginée par les participants à cette réunion qui est consignée dans le registre de sécurité DTO.

Les consignes de sécurité données aux passagers :

Chaque vol de découverte est obligatoirement précédé des informations suivantes données aux passagers :

- Les précautions à prendre à l'embarquement,
- L'accès à bord,
- Les dispositions à adopter pour les objets isolés (appareil photos, sacs à main, etc), tenue vestimentaire...
- L'utilisation des ceintures de sécurité, en particulier leur ouverture,
- Les casques radio, leur essai et vérification de la qualité de la communication,
- La manœuvre d'ouverture et de fermeture de la verrière,
- L'emplacement du contact batterie,
- Utilisation balise de détresse, ...

DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

Rassembler tous les éléments concernant le(s) pilote(s) et le(s) avion(s) :

- Identité (s),
- N° et validité licence,
- Heures de vol (carnet de vol pilote informatique du club)
- Carnet de route, CDN, etc, (si possession au club).

En cas de décès d'un pilote étranger, prévenir la DSAC-OUEST qui fera le nécessaire auprès du consulat concerné.

Ne jamais toucher, déplacer ou enlever une épave sans l'accord des autorités compétentes (BGTA - DSAC).

Sur les lieux de l'accident, penser à faire des photos pour les dossiers de déclaration d'accident.

Annexe 4

EXEMPLE DE CONSIGNES DE SECURITE ET RAPPEL REGLEMENTAIRE A FAIRE AUX ELEVE BIA ET VOL D'INSTRUCTIONS AVANT LE VOL.

Au niveau confort, habitabilité, température intérieure, l'avion est comparable à une voiture automobile. Prévoir des lunettes de soleil. Comme en voiture, vous devez boucler votre ceinture de sécurité et la conserver attachée et serrée durant tout le vol. Pour de meilleurs échanges avec le pilote et les autres passagers vous disposez d'un ensemble « Écouteurs / Micro ». Toutefois nous vous demandons d'éviter de parler durant les échanges radios effectués par/en direction de votre pilote. Chaque passager mineur, non accompagné de ses parents, dispose d'une autorisation parentale. Celle-ci est conservée par le club.

Sur le parking avion :

Ne circuler à pied sur le parking avion qu'accompagné par le pilote ou un membre de l'aéro-club désigné et en respectant ses consignes.

Installation à bord :

En fonction des contraintes de masse et de centrage, le pilote assignera une place à chaque passager. L'installation à bord se fait passager par passager selon les instructions du pilote. On ne pose le pied qu'aux endroits prévus pour cet usage (bandes noires sur les ailes). On ne s'accroche qu'aux poignées prévues. Il vérifiera le placement des objets divers dans le cockpit (appareils photos, sacoches, sacs à mains, etc) comme dans le compartiment à bagages de l'avion, situé derrière les sièges arrière. Les téléphones portables seront éteints (mode avion) afin de ne pas gêner les échanges radio. Il vérifie la LME (Liste Minimale d'Equipement à bord de l'aéronef).

En vol :

Le passager avant, assis en place copilote, veillera à ne toucher à rien et à ne pas gêner le débattement des commandes ou limiter leur débattement. Attention à ne rien poser sur le plancher ce qui pourrait bloquer ou entraver les commandes de vol de l'avion. Les passagers peuvent participer à la sécurité en signalant au pilote un aéronef ou un oiseau qui évolue à proximité.

Informez le pilote dès l'apparition de tout malaise (nausées, vertige, sensation de peur...) afin de lui permettre de revenir se poser en toute sécurité.

Annexe 5

Fiche d'évaluation du risque

L'évaluation du risque prend en compte la gravité, la probabilité d'occurrence, la fréquence.

Tableau de gravité des risques :

Niveau	Descripteur	Description de la gravité	
	Sécurité de l'aéronef	Sécurité de l'aéronef	Blessures
A	Catastrophique	Équipement détruit	Plusieurs morts
B	Dangereux	Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs puissent accomplir leurs tâches exactement ou complètement - Dommages majeurs d'un équipement	Blessure grave
C	Majeure	Importante réduction des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions de travail défavorables, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur efficacité - Incident grave	Blessures à des personnes
D	Mineure	Nuisance - Limites de fonctionnement - Application de procédures d'urgence - Incident mineur	Blessure mineure
E	Négligeable	Peu de conséquences	Pas de blessure

Tableau de probabilité des risques :

Probabilité	Signification	Valeur
Fréquent	Susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)	5
Occasionnel	Susceptible de se produire parfois (ne s'est pas produit fréquemment)	4
Éloigné	Peu susceptible de se produire, mais possible (s'est produit rarement)	3
Improbable	Très peu susceptible de se produire (on n'a pas connaissance que cela se soit produit)	2
Extrêmement improbable	Il est presque inconcevable que l'événement se produise	1

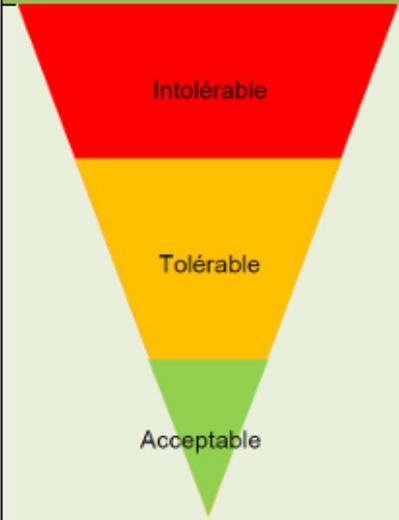
DOCUMENT SECURITE DTO - A/C D'ANDAINES

Matrice d'évaluation d'un risque de sécurité :

Probabilité du risque	Gravité du risque				
	Catastrophique A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel 4	4A	4B	4C	4D	4E
Eloigné 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Matrice de tolérabilité :

En fonction de la gravité ou de la fréquence de l'événement, le DTO pourra :

Description de la tolérabilité	Indice de risque évalué	Critères suggérés
 <p style="text-align: center;">Intolérable</p> <p style="text-align: center;">Tolérable</p> <p style="text-align: center;">Acceptable</p>	5A, 5B, 5C, 4A,4B,3A	Inacceptable dans les circonstances existantes
	5D,5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Acceptable sur la base d'une atténuation de risque. Peut exiger une décision du responsable du DTO.
	3E,2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Acceptable

- Acter des mesures urgentes par les acteurs de terrain sur décision du représentant du DTO. - Réunir la Commission Sécurité de manière extraordinaire.
- Prendre en compte l'événement lors de la prochaine Commission Sécurité périodique.

Lors des commissions de sécurité qui n'auront pas été déclenchées à la suite d'un ECCAIRS 2 (European Co-ordination Centre for Accident And Incident Reporting Systems), un suivi des mesures d'atténuation sera réalisé pour en vérifier la pertinence et décider de leur maintien en l'état ou de leur évolution.