



Aéro-Club Chambley

SGS

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

***POLITIQUE
DE SÉCURITÉ
ET
DE PRÉVENTION DES RISQUES***

Décembre 2019

Le Président de Aéro-Club Chambley,

Jean-Marie Manick



ENGAGEMENT DU PRÉSIDENT DE AÉRO-CLUB CHAMBLEY, REPRÉSENTANT DU DTO

Le Président de Aéro-Club Chambley, représentant du DTO, met en œuvre une politique de sécurité et de prévention des risques, afin d'assurer le meilleur niveau de sécurité possible dans la pratique de l'aviation légère et de loisir à tous les adhérents du club, pilotes et élèves pilotes.

Pour l'accompagner dans cette démarche, il fait appel aux Correspondants Prévention Sécurité (CPS) Il s'engage à mettre à leur disposition les ressources nécessaires à l'exercice de leurs missions (Annexe 1)

Une Commission Sécurité se réunit tous les mois.

Elle comprend :

- le Président
- les Membres du Comité
- le Responsable Pédagogique
- le Responsable en Gestion de Navigabilité
- le Responsable Technique
- les CPS

Notre politique de sécurité et de prévention des risques s'organise autour de 3 axes :

- L'organisation et l'exploitation des retours d'évènements
- L'évaluation des risques potentiels lors des pratiques et l'élaboration d'un plan d'actions
- La prévention des risques identifiés

I – L'ORGANISATION ET L'EXPLOITATION DES RETOURS D'ÉVÈNEMENTS

Signalement

Un adhérent qui estime utile pour la sécurité des vols, de signaler une préoccupation, un problème, un danger, un risque ou un évènement, doit le faire en remplissant une « Notification de dysfonctionnement » (Annexe 2)

Ce document est accessible sur le site du club <https://planeurs-chambley.fr/>

Cliquer sur : *Menu -> Utilitaires -> Infos membres -> Saisie REX*

Les destinataires de cette notification sont le Président, le Responsable Pédagogique et les CPS

L'anonymat de l'auteur de la notification est totalement préservé

Il est possible de faire une notification de façon manuscrite en remplissant le formulaire papier se trouvant sous l'armoire à pharmacie et en le glissant dans la boîte aux lettres dédiée au SGS

Analyse

L'évènement est analysé par la Commission Sécurité, qui décide de la suite à donner et des mesures correctives à apporter éventuellement.

A la suite de chaque notification, une fiche REX (Retour d'EXpérience) est élaborée et diffusée aux adhérents (Annexe 3)

La Commission Sécurité est chargée de la mise en œuvre et du suivi des mesures correctives.

Une liste des évènements signalés est tenue à jour par les CPS et doit être jointe au compte-rendu annuel du DTO.

Cas particuliers : Les évènements devant faire l'objet d'une déclaration auprès des autorités

Certains évènements doivent être obligatoirement déclarés à la DGAC, sous la forme d'un CRESAG (Compte-Rendu d'Evènement de Sécurité en Aviation Générale)

La Commission Sécurité prend en charge la rédaction et la transmission du CRESAG.

La liste des évènements à déclarer obligatoirement figure en Annexe 4.

II – L'ÉVALUATION DES RISQUES POTENTIELS LORS DES PRATIQUES L'ÉLABORATION D'UN PLAN D' ACTIONS

L'outil *Aérodiagnostic* de la FFA, sert de support pour réaliser un état des lieux, identifier les écarts et les risques, et évaluer le niveau de risque.

Un plan d'actions est élaboré, de façon à définir et à prioriser les actions pertinentes pour corriger les écarts et réduire les risques.

L'état d'avancement du plan d'actions fait l'objet d'un suivi à chaque réunion de la Commission Sécurité.

Une réévaluation des risques est réalisée annuellement à l'aide de l'outil *Aérodiagnostic*.

III - PRÉVENTION DES RISQUES IDENTIFIÉS

Une prévention efficace repose sur l'implication de tous dans la problématique de la sécurité.

Pour l'améliorer, il est nécessaire de :

- * Inciter au retour d'évènements en pratiquant une culture positive de la sécurité, non punitive
« Il faut corriger l'erreur et non l'auteur »
- * Assurer une communication pertinente : diffusion de recommandations liées à la sécurité des vols, diffusion des fiches REX, informations adaptées lors des changements (nouvelles réglementations, nouveaux avions)
- * Favoriser le partage d'expérience avec les pilotes d'autres clubs, notamment grâce à leurs contributions sur les sites des Fédérations, FFVP et FFA

LIENS UTILES POUR LE PARTAGE D'EXPÉRIENCE

www.cnvv.net

Choix *ATO-CNvv*, puis le site de l'*ATO CNVV*, puis *SÉCURITÉ*, puis *Retour d'expérience : REX*, puis *Liste des REX Vol à Voile*

www.quotes-sgs.com/fr

Ouvrir un compte - Il vous sera demandé d'indiquer le nom de votre instructeur

www.ffa-aero.fr

Choix *Le guide du pilote*, puis *Espace sécurité-REX*, puis *REX*, puis *Anciens REX*

RÉFÉRENCES

Incidents : Notification, Analyse et Suivi
DGAC/DSAC – janvier 2019

DTO - Système de Gestion de la Sécurité
ANPI – septembre 2018

Fiche Pratique : Mise en œuvre d'une politique de sécurité et de prévention des risques
FFA – octobre 2017

Guide Pratique sur le Système de Gestion de la Sécurité pour les organismes de formation des pilotes
DGAC/DSAC – décembre 2011

DIFFUSION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ET DE PRÉVENTION DES RISQUES

A tous les adhérents sur le site d'Aéro-Club Chambley <https://planeurs-chambley.fr/>

LE (LES) CORRESPONDANT(S) PREVENTION SECURITE (CPS)

NON OBLIGATOIRE EN DTO (bonne pratique de l'Aéro-Club Chambley)

Missions :

- Le rôle du (des) CPS est spécifiquement un **rôle d'animateur**. Il doit donc contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des accidents et incidents au sein du DTO et plus globalement au niveau de l'aéro-club.
- Il rend compte au Président (Représentant du DTO) du déroulement de ses missions.
- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base de l'outil Aérodiagnostic.
- Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention.
- Susciter le retour d'information de la part de tous les acteurs du DTO (pilotes brevetés, instructeurs, élèves pilotes) et organiser leur recueil et l'analyse des événements au travers des REX (FFA et ou FFVV).
- Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO.
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements recensés.
- Contribuer au bilan interne annuel pour la partie prévention.
- Effectuer toute mission spécifique que pourrait lui confier le responsable du DTO dans le cadre de la politique de sécurité.

Ses moyens :


- Le CPS, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Représentant du DTO(Président).
- Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention
- Il est destinataire via le Responsable Pédagogique des éléments de veille réglementaire obtenus via la FFA et la FFVP. Il est à noter que cette **veille réglementaire est assurée par le Responsable Pédagogique**
- Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique, du Chef pilote, du Responsable Technique, du Responsable de Gestion de Navigabilité. Il doit être immédiatement informé de tout problème ou incident lié à la sécurité.
- Le CPS est l'interlocuteur privilégié du CPS Régional du Comité Régional Aéronautique Grand Est avec qui il est en lien direct.
- Le CPS dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique
- Le CPS met en œuvre l'outil REXFFA ou REXFFVV afin d'aider au retour d'expérience interne.
- **Le CPS ne dispose d'aucun moyen coercitif qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.**

CORRESPONDANT(S) PREVENTION SECURITE de l'Aéro-Club Chambley

PRECETTI Christian



BUSCIGLIO Marie





Notification d'un dysfonctionnement

Formulaire 100% anonyme

Vous avez été témoin ou victime d'un problème, vous pouvez faire une fiche de notification d'un dysfonctionnement ci-dessous.

***Obligatoire**

Date de survenue *

JJ MM YYYY

/ / 2019

Description du dysfonctionnement et de son contexte *

Votre réponse

Risques survenus ou potentiels *

Votre réponse

Compléments d'information et suggestions

Votre réponse

ENVOYER

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.



Aéro-Club Chambley

REX XX-XX	<h2>Fiche REX (Retour d'EXpérience)</h2> <p>suite à une notification d'un dysfonctionnement</p>
--------------	---

Date de notification	
----------------------	--

Date de survenue	
------------------	--

Description du dysfonctionnement et de son contexte

Risques survenus et potentiels

Compléments d'information et suggestions

Avis de la Commission Sécurité	
Date	
Résumé	
Analyse	
Mesures à mettre en œuvre	



DTO
Système de Gestion de la Sécurité

Révision 0 Version 1
05/09/2018

1. Opérations aériennes :
 - 1.1. Perte de contrôle involontaire.
 - 1.2. Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
 - 1.3. Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
 - 1.4. Incursion sur piste.
 - 1.5. Sortie de piste.
 - 1.6. 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.
 - 1.7. 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.
 - 1.8. Largage involontaire de cargaison (ce point s'applique uniquement à l'exploitation commerciale au sens de l'article 3, point i), du règlement (CE) no 216/2008 : *« exploitation commerciale », toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant*).
2. Événements techniques :
 - 2.1. Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
 - 2.2. Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
 - 2.3. Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.
 - 2.4. Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.
 - 2.5. Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
 - 2.6. 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.
3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien :
 - 3.1. 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.
 - 3.2. Non-respect de l'espace aérien.
4. Urgences et autres situations critiques :
 - 4.1. Tout événement entraînant un appel d'urgence.
 - 4.2. Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef.
 - 4.3. Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.
5. Environnement extérieur et météorologie :
 - 5.1. Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (4).
 - 5.2. Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (4), exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
 - 5.3. Impact d'animaux y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
 - 5.4. 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.
 - 5.5. Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
 - 5.6. Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
 - 5.7. Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

Le pilote devant déclarer un de ces événements dispose de 72 h pour en informer le SGS du DTO qui lui-même dispose de 72 h pour le déclarer à l'autorité. Si des conditions rendent impossible le respect ces délais, le compte-rendu devra toutefois être transmis dès que possible.