



# POLITIQUE DE SÉCURITÉ

*Aéroclub du Valois*

*Aérodrome du Plessis-Belleville*

*N330*

*60950- ERMENONVILLE*

*07.66.53.53.48*

*aeroclubduvalois@gmail.com*

FR.DTO.00254

Edition 1 – Amendement 2

15 MARS 2024



PAGE

LAISSÉE

INTENTIONNELLEMENT

BLANCHE

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-3</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## Table des matières

1	PRÉAMBULE .....	4
2	MISE À JOUR.....	5
3	APPROBATION .....	6
4	DIFFUSION .....	7
5	RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES.....	8
6	TERMINOLOGIE.....	9
7	ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ.....	10
	7.1.1 Le Correspondant Prévention et Sécurité (CPS) :.....	10
	7.1.1.1 <i>Son rôle</i> :.....	10
	7.1.1.2 <i>Ses missions</i> :.....	10
	7.1.1.3 <i>Ses moyens</i> .....	11
	7.1.2 Les principes généraux :.....	12
	7.1.3 La prévention des risques (processus proactif) : .....	13
	7.1.3.1 Rôle du chef-pilote : .....	14
	7.1.3.2 Rôle du Responsable Pédagogique :.....	14
	7.1.4 La gestion des risques (processus réactif) :.....	14
	7.1.4.1 <i>a) L'étape de signalement</i> : .....	14
	7.1.4.2 <i>b) L'étape d'analyse</i> :.....	15
	7.1.4.3 <i>c) La fin du processus</i> :.....	15
	7.1.5 La promotion de la sécurité .....	15
8	LES OUTILS A DISPOSITION .....	16
	8.1.1 L'outil Aérodiagnostic : .....	16
	8.1.2 L'outil REX FFA et le DTO (voir partie 9 - Annexes) .....	17
	8.1.3 Le compte-rendu ECCAIRS 2 (DSAC/IR).....	17
	8.1.4 Autres moyens .....	18
9	EXEMPLES D'ÉVÉNEMENTS À REPORTER .....	19
10	ANNEXES.....	20

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-4</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 1 PRÉAMBULE

L'aéro-club du Valois a choisi de définir et mettre en œuvre une politique de sécurité à partir de l'organisation générale proposée par la FFA et suivant les orientations du Guide pratique du DTO (édition du 02 Novembre 2020).

Le but de cette démarche est de faire reporter le maximum d'informations sécurité au travers d'un **système non punitif (Culture Juste)**, et d'en tirer tout enseignement profitable à l'ensemble des pilotes du club. Cette démarche devrait permettre :

- de se conformer aux exigences européennes de fonctionnement de son école de pilotage agréée DTO
- de fixer des objectifs visant à améliorer ces conditions de sécurité, nécessaires à la bonne pratique de l'activité de l'aéro-club.

Un correspondant CPS, dont le mandat est défini dans ce manuel, est désigné afin de s'assurer de la bonne application et la mise en oeuvre de cette politique de sécurité

### **Définition de la sécurité selon l'OACI :**

La sécurité est la situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou sous ce **niveau par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques.**

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-5</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 2 MISE À JOUR

Le présent document est mis à jour par le Correspondant Prévention et Sécurité (CPS), sous l'autorité du Représentant du DTO (Président).

### REVISION CONCERNANT LA PRESENTE EDITION

Le tableau suivant identifie les modifications apportées à cette édition de la politique de sécurité :

<b>Amendement</b>	<b>Date</b>	<b>Raison de la modification</b>	<b>Sections modifiées</b>
1	22/03/2021	Changement adresse email CPS	7 - ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ
1	22/03/2021	Refonte table des matières et mise en page	toutes
2	15/03/2024	Changement de nom et coordonnées DTO pour Aéroclub du Valois	toutes
2	15/03/2024	Changement adresse email CPS	7 - ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ
2	15/03/2024	Remplacement du formulaire CRESAG par ECCAIRS 2	7 - ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ 8 - LES OUTILS A DISPOSITION

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-6</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

### 3 APPROBATION

Le présent document est mis en œuvre au sein de l'aéro-club du Valois, après approbation par le Président de l'aéro-club et signatures des personnes suivantes :

	Nom et fonction
Rédacteur	Correspondant Prévention et Sécurité
Vérificateur	Chef Pilote
Approbateur	Président de l'aéro-club

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-7</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 4 DIFFUSION

Ce document est diffusé aux destinataires suivants :

le directeur de la DSAC

le Président de l'aéro-club du Valois

le Responsable Pédagogique de l'aéro-club

le Chef-Pilote de l'aéro-club

Le Correspondant Prévention et Sécurité

chaque pilote, en consultation libre sur le site de l'aéro-club, <https://aeroclubduvalois.fr>

 <b>AEROCLUB DU VALOIS</b>	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-8</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 5 RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

DTO.GEN.115

DTO.GEN.140

DTO.GEN.155

DTO.GEN.210 / AMC1 DTO GEN. 210

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-9</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 6 TERMINOLOGIE

**Danger** : situation, événement ou circonstance susceptible d'engendrer un risque, un incident ou un accident

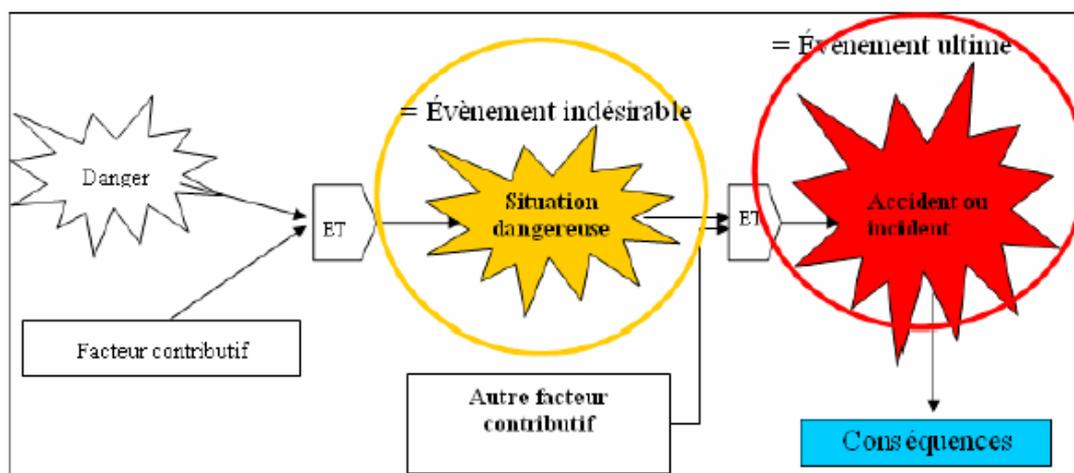
**Événement indésirable** : événement non souhaité au regard des services attendus. C'est une situation dangereuse ou un danger, se situant juste avant l'incident ou l'accident. Dans la méthodologie proposée, le travail d'évaluation et d'atténuation du risque se fait par rapport aux événements indésirables et non par rapport à l'incident ou l'accident.

**Événement ultime** : accident ou incident grave au sens de l'annexe 13 de l'OACI

**Risque** : le risque s'évalue par rapport à la probabilité d'occurrence et à la gravité des conséquences

**REX** : Retour d'Expérience

**DTO** : Declared Training Organisation (organisme de formation déclaré)



	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-10</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 7 ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

### 7.1.1 Le Correspondant Prévention et Sécurité (CPS) :

#### 7.1.1.1 Son rôle :

C'est spécifiquement celui d'un **animateur**. Il doit contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des incidents et accidents au sein du DTO, et plus généralement au sein de l'aéro-club.

#### 7.1.1.2 Ses missions :

- a) Contribuer à la mise en oeuvre des actions retenues sur la base de l'outil Aérodiagnostic
- b) Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention
- c) Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO (pilotes brevetés, instructeurs, élèves)
- d) Organiser le recueil et l'analyse des événements au travers du REX FFA
- e) Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO
- f) Participer à l'analyse des dysfonctionnements éventuels
- g) Contribuer au bilan interne annuel pour la partie Prévention
- h) Effectuer toute mission spécifique confiée par le Responsable du DTO dans le cadre de la Politique de Sécurité
- i) Promouvoir les éléments du raisonnement TEM (Threat and Error Management) auprès des instructeurs et des pilotes du club
- j) Accompagner les pilotes dans la rédaction des éventuels REX (FFA) et/ou déclarations ECCAIRS 2 (DSAC/IR)

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-11</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 7. ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

### 7.1.1.3 Ses moyens

- a) Le CPS est directement rattaché au Représentant du DTO (Président de l'aéro club)
- b) Il est destinataire de toutes les informations relatives à la Prévention
- c) Il est destinataire, via le Responsable Pédagogique, des éléments de veille réglementaire
- d) Il est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de Prévention liées à la formation. Il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute évolution dans la formation pouvant avoir un lien avec la sécurité
- e) Le CPS est l'interlocuteur privilégié du CPS Régional du Comité Régional Aéronautique avec qui il est en lien direct
- f) Le CPS met en œuvre l'Outil REX FFA afin d'aider au retour d'expérience interne
- g) Le CPS ne dispose **d'aucun moyen coercitif** qui serait incompatible avec sa mission d'animateur
- h) Le CPS pourra être assisté d'un ou plusieurs membres du DTO dans le but de faciliter la promotion de la sécurité et le suivi des événements. Une commission CPS pourra ainsi être constituée avec l'approbation du Représentant du DTO.

#### **Références réglementaires :**

**DTO.GEN.140**

**DTO.GEN.155**

**DTO.GEN.210 / AMC 1 DTO.GEN.210**

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-12</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 7. ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

### 7.1.2 Les principes généraux :

La **prévention** des incidents et accidents est un axe prioritaire du DTO. Dans ce cadre et conformément à la déclaration de DTO par l'aéro-club, le club met en place une démarche de prévention des risques. Le but est de réduire la probabilité d'incidents et d'accidents lors de la formation au pilotage et lors des vols effectués par des pilotes brevetés.

Pour en faciliter l'efficacité, le Responsable du DTO s'engage à promouvoir la prévention en :

- désignant un membre de l'aéro club compétent en qualité de CPS (et éventuellement les membres de la commission CPS si elle est constituée)
- définissant par écrit les missions du CPS et les moyens mis à sa disposition
- évaluant les risques potentiels via l'outil Aérodiagnostic
- élaborant un plan de prévention sur la base des écarts identifiés
- mettant en œuvre les actions hiérarchisées de ce plan de prévention
- réalisant le suivi de ces actions dont un point sera fait au moins lors de chaque Comité Directeur
- collaborant régulièrement avec le CPS du CRA
- collaborant avec la Commission de Sécurité de la FFA, notamment par l'utilisation de l'outil REX FFA
- collaborant avec la DSAC/IR si nécessaire par le biais des compte-rendus ECCAIRS 2

La communication étant un élément essentiel de l'efficacité de la prévention, le Représentant légal du DTO veille à ce que la promotion de toutes les actions visant à développer la prévention en interne soit effective (actions directes liées à l'activité, actes de formation, information régulière des pilotes).

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-13</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 7. ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

### **7.1.3 La prévention des risques (processus proactif) :**

A titre proactif, le CPS utilise l'outil Aérodiagnostic DTO pour identifier les dangers auxquels le club devra porter attention en prévenant les risques qui peuvent en découler. Ces actions de prévention seront définies dans un plan d'actions.

Au plus tard lors du bilan interne annuel, l'efficacité des mesures prises sera évaluée et le plan d'actions sera actualisé en fonction des résultats obtenus. D'autres risques pourront alors être pris en compte pour alimenter le processus continu d'amélioration de la Sécurité.

*Structure d'un plan d'actions :*

Risque identifié	Objectif(s) de l'action retenue	Présentation de l'action	Personne en charge de l'action	Délai de réalisation

L'efficacité des actions peut être identifiée en utilisant le tableau ci-dessus. Chacune des mesures prises fera l'objet d'un traitement, d'un suivi et d'un archivage dans l'outil REX FFA par le DTO.

Tous les adhérents du club doivent s'impliquer dans les activités de Sécurité conduites par le CPS.

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-14</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 7. ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

### 7.1.3.1 Rôle du chef-pilote :

Il participe à cette démarche avec l'objectif de promotion auprès des instructeurs et des pilotes. Il pourra être sollicité par le CPS pour l'analyse des événements notifiés et il assurera la prise en compte des recommandations issues des commissions de Sécurité.

### 7.1.3.2 Rôle du Responsable Pédagogique :

Il participe à cette démarche avec l'objectif de promotion auprès des instructeurs, élèves, et pilotes brevetés et peut également être sollicité pour l'analyse des événements. Il pourra éventuellement proposer des modifications du programme de formation en fonction des recommandations issues des événements.

## **7.1.4 La gestion des risques (processus réactif) :**

### 7.1.4.1 a) *L'étape de signalement :*

Toute personne (pilote, élève, instructeur, dirigeant, mécanicien...) qui considère qu'il est utile pour la Sécurité de révéler une préoccupation, un danger, un risque ou un événement en lien avec la Sécurité doit pouvoir le faire librement et en toute confiance en utilisant :

- le formulaire de compte-rendu contenu dans l'outil REX FFA
- le compte-rendu ECCAIRS 2 auprès de la DSAC/IR
- et/ou en rendant compte au CPS par mail ([cps@aeroclubduvalois.fr](mailto:cps@aeroclubduvalois.fr)), de vive voix ou par téléphone

Dans tous les cas, le signalement doit rester strictement confidentiel.

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-15</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 7. ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

### 7.1.4.2 b) *L'étape d'analyse :*

Le CPS s'entretient éventuellement avec l'auteur du compte-rendu pour compléter les informations et mettre au point le message de sécurité à faire passer. L'auteur du compte-rendu ou le témoin d'un événement doit collaborer de son mieux afin de faciliter l'analyse de l'événement.

### 7.1.4.3 c) *La fin du processus :*

Après avoir supprimé tous les renseignements permettant de retrouver directement ou indirectement une identité, le CPS complète la base de données à l'aide de l'outil REX FFA. Il produit également un formulaire ECCAIRS 2 auprès des services officiels (DSAC/IR) dans la mesure où l'événement le nécessite (voir § 8 : «Exemples types d'événements »)

### **7.1.5 La promotion de la sécurité**

Le CPS publie un bulletin de Sécurité « urgent » ou « d'information » contenant le résultat des processus précédents. Son intervention sera inscrite à l'ordre du jour de toutes les réunions (Bureau, Comité Directeur, Assemblée générale, ou autres réunions jugées pertinentes) pour faire un état sur la politique de Sécurité du DTO et des résultats en matière de Sécurité.

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-16</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 8 LES OUTILS A DISPOSITION

### 8.1.1 L'outil Aérodiagnostic :

#### Références réglementaires :

**DTO.GEN.210 / AMC 1 DTO.GEN.210**

Cet outil a été conçu afin de permettre une évaluation du niveau de prévention de l'aéro-club et les risques potentiels liés à son activité. Il est accessible à tous les dirigeants via le site FFA.

Les étapes d'Aérodiagnostic sont les suivantes :

- Organisation par le Représentant du DTO d'une réunion de travail avec quelques cadres impliqués dans les actions de prévention.
- Etude progressive de nombreux points pouvant avoir un lien avec la Sécurité. Ces points sont formulés sous forme de questions. Pour chaque question, les utilisateurs doivent situer le niveau de performance du club.
- Les points traités sont regroupés par thèmes et pour chaque thème une synthèse permet d'identifier la nécessité d'actions de prévention.
- A partir de ces résultats, les utilisateurs seront invités à concevoir un plan d'actions et de prévention.

Les actions pourront ensuite être mises en œuvre par le club. Le plan d'actions fera l'objet d'un suivi et d'une actualisation lors de chaque réunion des administrateurs.

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-17</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 8. LES OUTILS A DISPOSITION

### 8.1.2 L'outil REX FFA et le DTO (voir partie 9 - Annexes)

**Références réglementaires : DTO.GEN.115 et DTO. GEN.210 / AMC 1  
 DTO.GEN.210**

La démarche REX FFA et l'outil REX FFA ont pour objet d'organiser les retours d'expérience et de les exploiter à des fins de sécurité de prévention. L'outil répond aux exigences de la politique de Sécurité mise en place dans le DTO. Il permet de renseigner les retours d'expérience (de manière anonyme) afin de les transmettre au CPS nommé par le DTO. Il permet également l'archivage des événements. Cela permettra au CPS d'analyser l'événement et de proposer les mesures adaptées. Il pourra également transmettre les événements qu'il juge nécessaires :

- au CPS du Comité Régional
- à la Commission Sécurité de la FFA

### 8.1.3 Le compte-rendu ECCAIRS 2 (DSAC/IR)

**Référence réglementaire : règlement UE 376/2014 et règlement d'exécution  
 UE 2015/2018**

Le CPS pourra transmettre des compte rendus d'incident ou d'accident à l'Autorité (DSAC/IR) lorsque l'événement déclaré fait partie de ceux décrits dans le règlement UE 376/2014. Ces compte-rendus sont disponibles en ligne sur le site ECCAIRS 2. Il est à noter que contrairement au REX, le compte-rendu ECCAIRS 2 est une disposition réglementaire.

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-18</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 8. LES OUTILS A DISPOSITION

### 8.1.4 Autres moyens

Le CPS mettra également à disposition des pilotes et des membres du club :

- une adresse mail spécifique
- un numéro de téléphone
- une ordinateur au club permettant aux pilotes et membres du club de déposer les formulaires

Un « point Sécurité » sera fait à chaque Conseil d'Administration afin de permettre un suivi régulier des événements et des actions associées.

Le CPS pourra en outre diffuser, avec l'approbation du Bureau de l'aéro-club, des informations relatives à la Sécurité qu'il jugera pertinentes (mail, affiches, etc.).

#### **Rappel :**

***L'ensemble des dispositions ci-dessus est soumis à un anonymat le plus strict possible. Seul le CPS (ou les membres de la commission CPS du DTO) pourront avoir accès aux éléments nominatifs d'un dossier relatif au signalement d'un événement.***

***La rédaction d'un REX ne dispense pas de celle d'un ECCAIRS 2 et inversement.***

	<b>POLITIQUE DE SECURITE</b>	<b>O 2-19</b>
		<b>Edition 1</b>
		<b>Amendement 2</b>
		<b>Date : 15/03/2024</b>

## 9 EXEMPLES D'ÉVÉNEMENTS À REPORTER

La liste ci-dessous se veut non exhaustive. Elle représente une base de travail et indique les types d'événements qui doivent donner lieu à un signalement.

- Feu moteur
- Panne moteur
- Ouverture de verrière
- Déverrouillage de siège
- Atterrissage hors zone prévue à cet effet
- Atterrissage long
- Atterrissage court
- Atterrissage dur
- Sortie de piste
- Décollage trop long
- Givrage carburateur
- Panne d'essence
- Panne radio
- Panne d'équipement, d'instrument
- Autonomie restante insuffisante
- Situation météo dégradée
- Erreur de navigation, survol de zones interdites, etc.
- Événement liés à la fourniture de service de l'ATS
- etc.

Une liste établie par l'EASA reporte dans le détail les événements susceptibles d'être signalés (site du BEA : <https://www.bea.aero>)

10 ANNEXES

