

Manuel SGS

Politique sécurité DTO

ARMOR AERO PASSION

REV 03 du 06.04.2020

Historique évolution :

EDITION	DATE	OBJET
01		Version initiale
02	16.01.2020	Correctifs après vérification Mise en place adresse électronique : aapsecu@aeropassion.fr Modification fiche suivi plan d'action ; Rajout annexe 4 Rajout REX maintenance
03	06.04.2020	Corrections suite audit DTO

Approbation : néant

Rédacteurs : T.Meslin G.Clement A.Renouf

Approbateur JM Laporte

Table des matières

Manuel SGS	1
Table des matières	3
A Description et contrôle du manuel	4
B Politique de sécurité et organisation	5
B1.1 Engagement du dirigeant responsable Président de l’Aéroclub AAP	5
B1 Politique de sécurité.....	5
B2 Organisation.....	7
B2.1 Conseil de l’Aéroclub Armor Aéro Passion	7
B2.2 Organisation SGS au sein d’AAP	7
B2.3 Commission Prévention Sécurité.....	9
C Gestion des risques	10
C1 Rappel des définitions utilisées dans le manuel	10
C2 Etat du niveau de sécurité	10
C2.1 Culture Juste	11
C2.2 Système de retour d’expérience.....	11
C2.3 Systeme de retour d’expérience volontaire	11
C3 Recueil, analyse et traitement	15
C3.1 Recueil et exploitation des fiches d’évènement ou dysfonctionnement.....	15
C3.2 Traitement des retours d’évènements	16
C3.3 Utilisations des moyens extérieurs	14
C3.4 Analyse / Revue de sécurité.....	14
C4 Plan d’actions prévention sécurité	15
D Annexes	16
Annexe D.1 Engagement de la FFA dans la démarche globale de sécurité	17
Annexe D.2 Modèle recueil évènement ou REX sécurité Sol et Maintenance.....	18
Annexe D.3 Modèle de suivi plan d’action	19
Annexe D.4 Personnel SGS	21
Annexe D.5 Emergency response Plan (ERP)	22

A Description et contrôle du manuel

Ce manuel vise à définir un système de gestion de la sécurité efficace.

Il définit la politique de sécurité du DTO, l'organisation mise en place, la méthode d'analyse et de gestion des risques, la vérification du niveau de sécurité, et la mise en place d'une culture de la sécurité

Il est le document de référence en matière de sécurité pour toute personne membre d'Armor Aero Passion.

Le système SGS du DTO Armor Aero Passion s'appuie sur le système de gestion de la sécurité de la fédération française aéronautique (FFA) tout en mettant en place une structure, une politique, des processus et procédures qui lui sont propres.

L'engagement de la FFA dans une démarche globale de sécurité est fourni en Annexe 1.

Le Manuel SGS utilise les mêmes principes de présentation, de pagination et de mises à jour que tous manuels (exploitation, formation).

Ref documentaire :

- Arrêté du 20 mai 2011 « *relatif à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité pour les organismes de formation de pilotes* » ainsi qu'au guide pratique DGAC sur le système de gestion de la sécurité pour les organismes de formation de pilotes ;
- Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la commission du 29 juin 2015 ;
- Arrêté du 4 avril 2003 fixe la liste des incidents d'aviation civile devant être portés à la connaissance du BEA.
- Référence DTO GEN 210

B Politique de sécurité et organisation

B1 Politique de sécurité

B1.1 Engagement du dirigeant responsable Président de l'aéroclub (AAP)

La sécurité des vols est notre priorité.

Voler est et doit rester un plaisir et pour certains d'entre nous une passion, mais nous devons à celles et ceux qui pratiquent cette activité de le faire en toute sécurité.

Pour se faire, un système de gestion de la sécurité (SGS) est mis en place au sein d'AAP.

Je m'engage à appliquer et à faire appliquer notre système de gestion de la sécurité (SGS) et je nomme à cet effet, MR Thomas MESLIN responsable SGS ainsi qu'un suppléant approuvé par le CA qui pourra l'épauler dans cette fonction.

Monsieur Guénolé CLEMENT assurera une veille dans le domaine de la maintenance.

Ils rapporteront tous les évènements leurs paraissant sensibles pour la sécurité des vols. Chacun dans sa fonction respective respectera l'anonymat et la confidentialité des informations reçues.

Je demande par ailleurs au trésorier de notre aéroclub, de vouloir s'assurer que les moyens financiers nécessaires au bon fonctionnement du SGS soient mis en place.

Un des moyens principaux d'amélioration de la sécurité est l'analyse des évènements survenus à l'occasion ou durant l'activité aérienne. Il est donc primordial d'avoir connaissance de tous les évènements. J'insiste particulièrement sur la nécessité de la libre circulation de tous renseignements concernant la sécurité et je vous encourage et vous engage à signaler tous risques en matière de sécurité. Pour se faire, je m'engage à ce qu'aucune mesure disciplinaire ne soit prise à l'encontre de celui ou celle qui signale un risque ou une préoccupation liée au maintien de la sécurité.

Le manuel SGS s'inspire très largement des bonnes pratiques de l'industrie aéronautique et de ce que nous avons déjà initié avant la mise en place de ce manuel. La mise en application d'une culture juste viendra renforcer nos actions.

Il est essentiel que tous les membres (pilotes, mécaniciens etc...) adhèrent à cette organisation. Il est en effet primordial que chacun se sente responsable de la mise en œuvre et de l'application du SGS avec pour objectif primordial la sécurité des vols.

JM Laporte
Dirigent responsable

B1.2 Politique de sécurité

- Affirmer la sécurité comme la priorité et sensibiliser l'ensemble des acteurs dans une démarche proactive.
- Mise en place d'une démarche active basée sur les retours d'expérience et des événements rencontrés. Le respect de l'anonymat reste un point important et à respecter.
- Définir une organisation du système de sécurité et veiller à son fonctionnement et efficacité basé sur l'évaluation des pratiques en vigueur.
- Fournir à tous les moyens matériels permettant d'appliquer les procédures définies, en particulier en matière de formation à la sécurité.
- Mise en place d'une culture juste et garantir qu'aucune mesure disciplinaire ne soit prise à l'encontre d'un membre ou personnel de l'association qui reporte un problème de sécurité à moins qu'il s'agisse d'un acte illégal, d'une faute lourde ou répétée, ou d'un manquement délibéré et grave aux exigences définies dans les différents manuels et documentations.
- Stopper l'activité si la sécurité d'un personnel est en jeu.

B2 Organisation

B2.1 Conseil d'administration de ARMOR AERO PASSION

Le DTO de l'association Armor Aéro Passion fait partie intégrante de l'association.

Les statuts et règlement intérieur de l'association s'appliquent. A ce titre, le conseil d'administration (CA) peut être consulté à tout moment et agit directement sur le règlement intérieur. La prise de cotisation entraîne l'adhésion à la totalité des règles et règlement de l'association

Le suivi du plan d'action sécurité sera mis à l'ordre du jour des différents CA et au moins une fois par an une revue de sécurité sera effectuée.

B2.2 Organisation SGS au sein du DTO d'AAP

L'organisation du SGS repose sur la nomination de responsables, d'animateur sécurité et sur la création d'une commission Prévention/Sécurité.

Cadre d'application du SGS :

Il s'applique aux activités liées au DTO.

Le dirigeant responsable :

- Définit la politique de sécurité (voir paragraphe B1.2) ;
- S'engage à la faire appliquer et veille à ce qu'elle le soit (voir B1.1) ;
- Préside la commission de sécurité.

Le correspondant Sécurité Prévention

Son rôle est spécifiquement un rôle d'animateur.

Pour se faire, il doit :

- Veiller à l'actualisation constante des actions de prévention, notamment dans le cadre du système global de sécurité
- Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO, cadres comme stagiaires, et organiser leur analyse.
- Diffuser toutes informations pertinentes pouvant participer à la promotion de la sécurité.
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements au sein de la commission sécurité de l'association et du DTO
- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base d'Aérodagnostic.

- Informer le CA de mesures à prendre pour garantir un niveau acceptable des risques. Il est le correspondant privilégié de sécurité vis-à-vis des tiers, en particulier avec le Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct.
- Transmet à la FFA, après avis de la commission sécurité prévention, sous la forme REX, les dysfonctionnements analysés au sein du DTO

Il dispose des moyens suivants :

- Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention
- Il reçoit via le RP des éléments de veille réglementaire obtenus par la clé FI.
- Il peut demander tous les éléments lui permettant d'avoir la meilleure connaissance des actions en cours ou passées au sein du DTO
- Il donne son avis sur toute mise à jour du Manuel d'Opérations pouvant avoir un lien avec la sécurité.

Le correspondant prévention ne dispose d'aucun moyen coercitif, qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.

Le responsable pédagogique

- S'assure au sein de l'école que les procédures de sécurité sont bien appliquées.
- Vérifie la mise en œuvre des mesures préventives ou correctives.
- Met en œuvre des actions de prévention / sécurité conformément au manuel SGS. Pour se faire, il s'appuie sur l'ensemble des responsables et animateurs du SGS ;
- S'assure de la compétence aéronautique des pilotes du DTO et à ce titre, peut effectuer, au sol ou en vol, toute vérification qu'il juge nécessaire.
- Vérifie l'application en vol, du SGS.
- En cas de doute, est habilité à arrêter toute activité aérienne ou à interdire de vol tout pilote à titre conservatoire avant délibération de la commission de discipline d'AAP.

Membres du DTO

Pour que la sécurité progresse, il est indispensable que chaque membre du DTO participe de façon active au SGS.

Pour se faire, chaque membre devra :

- Promouvoir l'esprit de sécurité au sein du DTO
- Appliquer la politique de sécurité définie dans ce manuel
- Se tenir à jour et diffuser toutes les informations de sécurité fournies
- Rapporter tout fait significatif pouvant impacter la sécurité.

Le retour d'information est absolument nécessaire pour améliorer la sécurité. C'est pourquoi le dernier engagement de la politique de sécurité (§ B1.2) doit être rappelé :

Garantir qu'aucune mesure disciplinaire ne soit prise à l'encontre d'un membre ou personnel de l'association qui reporte un problème de sécurité

à moins qu'il s'agisse d'un acte illégal, d'une faute lourde ou répétée, ou d'un manquement délibéré et grave aux exigences définies dans les différents manuels.

B 2.3 Commission Prévention/Sécurité

Composition :

La commission SGS est composée des personnes suivantes :

- Le dirigeant responsable
- Le responsable pédagogique
- Le chef Pilote
- Les correspondants Sécurités et Prévention

Missions :

- Analyser les rapports d'évènements survenus.
- Donner un avis sur les avenants et définir les mesures à prendre afin d'éviter le retour de ces évènements ou dysfonctionnements
-
- Proposer toutes améliorations ayant pour objectif l'amélioration de la sécurité
- Donner un avis sur les avenants et mises à jour de la documentation DTO
- Transmettre à la FFA, sous la forme de REX, les dysfonctionnements découverts au sein du DTO.
- Pratiquer une évaluation du niveau de prévention en utilisant « Aérodiagnostic »
- Déterminer des objectifs de sécurité annuels en accord avec le PSE de l'état, la FFA et la commission sécurité.

Fréquences :

Une réunion annuelle est programmée en fin d'année afin de dresser un bilan global. Lors de chaque CA le sujet sera abordé afin d'effectuer un point d'étape.

De plus, la commission peut être convoquée à tout moment, sur demande d'un de ses membres, si celui-ci découvre un danger ou un évènement indésirable nécessitant la mise en place, au plus vite, d'une action.

Un compte-rendu de chacune de ses réunions est effectué (ce CR peut être annexé à un CR du CA). Ce compte rendu est signé par le dirigeant responsable. Il est transmis à chaque membre du conseil d'administration d'AAP.

C Gestion des risques

C1 Rappel des définitions utilisées dans le manuel

Danger

Situation, évènement ou circonstance susceptible d'engendrer un incident ou un accident.

Evènement

Fait survenant à un instant T.

- Il peut être **indésirable**, c'est-à-dire non souhaité. C'est une situation dangereuse se situant avant l'accident, Les barrières de défense mises en place ne l'ont pas ou partiellement pas arrêté.
- L'évènement est **ultime** et c'est l'accident.
- Signaux faibles : résulte d'une erreur ou d'une constatation n'ayant entraîné aucune autre action corrective mais qui aurait pu dans d'autres circonstances évoluer défavorablement. Evènement possible ou il n'existe pas encore de barrière de défense.

Risque

Combinaison de la probabilité d'occurrence de l'évènement indésirable/ultime et la gravité de ses conséquences. Il est acceptable ou non.

Exemples :

- 1) Dépassement facteur de charge en voltige (CAP 10Bk)

Ce point spécifique sera adopté lors des briefings et un rappel des limitations et alarmes sonores du G mètre seront exposées.

- 2) La sortie de piste, si les limitations de vent de travers définies dans le manuel avion ou limitations constructeurs sont respectées, est **improbable** (probabilité d'occurrence), mais ses conséquences sont **majeures-car** cela peut entraîner un endommagement significatif de l'aéronef (hélices, train, etc). En prenant en compte l'analyse évoquée ci-dessus, le risque de sortie de piste a été jugé **acceptable** par le DTO ARMOR AERO PASSION à la condition de définir des limitations de vent spécifiques visant à diminuer la probabilité d'occurrence de l'évènement sortie de piste.

C2 Etat du niveau de sécurité

Le SGS est basé sur le retour d'évènement qui après le process décrit doit permettre d'améliorer le niveau de sécurité des vols. La mise en place d'un système de retour d'évènement est une démarche réactive.

Une autre démarche est le retour de l'ensemble des acteurs de l'association et la réflexion sur des points particuliers suite à des signaux faibles (démarche proactive).

C2.1. Culture juste, non punitive et anonyme

Le retour d'évènement ne peut être fiable et encore moins encouragé si le respect de l'anonymat de son rédacteur n'est pas garanti. Aucun retour d'évènement reçu par le SGS ne peut faire l'objet de sanction.

C2.2 Système de retour d'évènement

Système de retour d'évènement obligatoire. CRESAG (Compte-Rendu d'Evènement de Sécurité en Aviation Générale)

Certains évènements font l'objet d'un retour d'expérience obligatoire par le DTO afin de respecter le règlement n°376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'évènements dans l'aviation civile.

Un guide est disponible sur le site de la DGAC : « INCIDENTS : NOTIFICATION, ANALYSE ET SUIVI ».

Les évènements devant obligatoirement faire l'objet d'une déclaration auprès de l'autorité, sous la forme d'un CRESAG (compte-rendu d'évènement auprès de la liste sur le site de la DGAC :

« LISTE DES ADRESSES DE NOTIFICATION ») sont répertoriés dans le RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018 DE LA COMMISSION du 29 juin 2015 (annexe V).

En cas d'accident ou d'incident, le compte-rendu (CRESAG) doit également être transmis au Bureau d'Enquête et d'Analyse BEA à l'adresse suivante : permanence@bea-fr.org.

L'animateur en charge du SGS devra aider les auteurs d'évènements à déterminer si un traitement officiel (CRESAG & BEA) est requis.

C2.3. Système de retour d'évènement volontaire

D'autres évènements ou contributions au SGS peuvent être transmis de manière volontaire au SGS du DTO qui s'assurera que ces évènements ne requièrent en effet pas la rédaction d'un CRESAG. Ces retours d'évènements feront l'objet d'un traitement par le SGS.

C3 Recueil et analyse et traitement

C3.1 Recueil et exploitation des fiches d'évènement ou dysfonctionnement

Il importe néanmoins de profiter de la mise en place du SGS pour sensibiliser tous les membres à la politique de sécurité.

Pour se faire, lors de l'assemblée générale (AG) une présentation de la politique de sécurité et des actions seront exposées aux membres.

Chaque nouvel adhérent, lors de la présentation du DTO, recevra une information spécifique au SGS (manuel SGS et localisation) insistant en particulier sur l'importance de rapporter tout évènement ayant ou pouvant avoir un effet sur la sécurité.

Une méthode de recueil de fiche d'évènement indésirable ou de dysfonctionnement est mise en place au sein de l'association. Le REX FFA reste l'outil privilégié. Le correspondant sécurité peut initier et aider à la rédaction de ce type d'évènement.

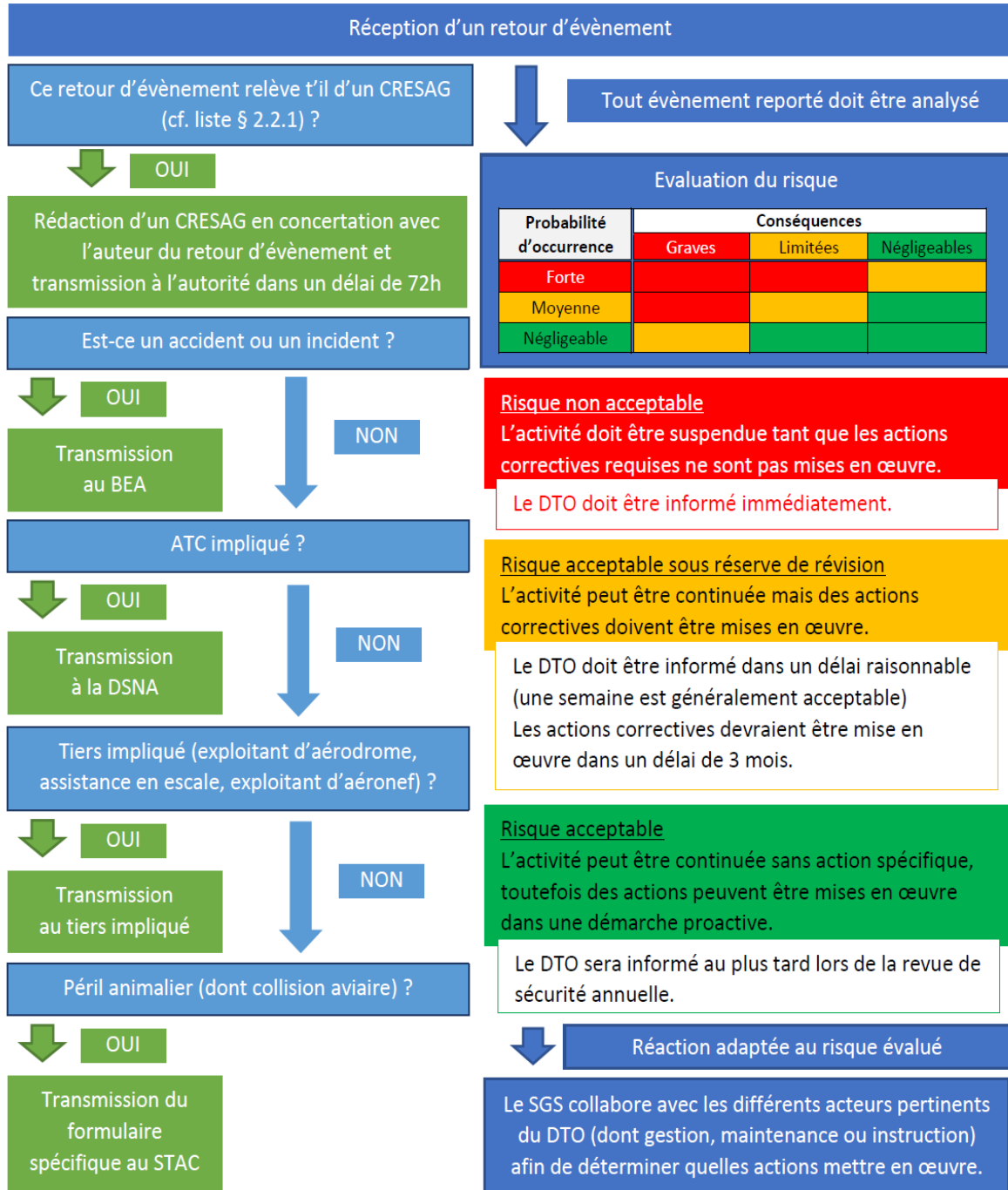
Les fiches peuvent être déposées soit par mail (adresse spécifique) aapsecu@aeropassion.fr, soit dans la boîte à lettre située au point Oscar.

Les fiches peuvent être signées ou être anonymes.

Le correspondant sécurité et le SGS informeront l'auteur de la réception de la fiche et décideront de la suite à donner à ce report. L'auteur de la fiche sera tenu informé de l'avancement des travaux provoqués par sa fiche.

C3.2 Traitement des retours d'évènements

Chaque évènement fera l'objet du traitement avec le process ci-dessous



C3.3 Utilisation des moyens extérieurs

Le SGS d'ARMOR AERO PASSION profitera de la compétence de la commission de sécurité de la FFA, pour améliorer son diagnostic.

Elle utilisera le support de cette commission notamment pour disposer :

- De statistiques nationales actualisées
- D'informations sur l'identification de risques nouveaux, et de mesures de prévention adaptées
- De supports fédéraux tels que guides, affichettes, vidéos et l'outil « Aérodiagnostic »
- Du plan de sécurité de l'état
- De toute information sécurité portée à sa connaissance

C3.4 Analyse / Revue de sécurité

Un bilan sera effectué en utilisant l'outil « Aérodiagnostic » de la FFA et en étudiant les fiches d'évènements ou de dysfonctionnement en cours. Il permettra tout d'abord d'analyser les dangers et d'identifier les évènements indésirables et signaux faibles. La fréquence reste à la discrétion du CA et de la commission prévention sécurité.

Cette analyse pourra être enrichie des différents éléments extérieurs connus (REX FFA, études BEA etc ...).

La consultation du portail sécurité de la DGAC et du BEA peuvent apporter des éléments supplémentaires :

<https://www.securitedesvols.aero/>

<https://www.bea.aero/>

La commission prévention/sécurité étudiera ensuite l'acceptabilité des risques, et en fonction des résultats, présentera ses conclusions au conseil d'administration en proposant un plan d'action prévention.

Ce processus sera renouvelé chaque année. Il comportera en plus la vérification de l'efficacité des mesures mises en place et de leurs pertinences.

Le SGS tiendra à jour un compte rendu de la revue de sécurité ainsi qu'un listing des évènements transmis et leurs plans d'actions.

C4 Plan d'actions prévention sécurité

Le plan d'action prévention sécurité définira de façon précise les actions à mettre en place.

Seront en particulier définis pour chaque action :

- La définition de l'action
- Le responsable de la mise en place et du suivi de l'action
- Le calendrier

En cas de danger ou d'évènement indésirable, chaque membre de la commission de sécurité peut convoquer d'urgence la commission de sécurité prévention/sécurité afin qu'elle définisse, au plus vite, un plan action.

La commission informera, des résultats, le conseil d'administration

Le responsable SGS, le dirigeant responsable, le responsable pédagogique, le chef pilote peuvent prendre, avant l'aval de la commission, toutes mesures immédiates qui leur semblent nécessaires pour garantir la sécurité.

Si nécessaire, la commission pourra faire appel à des aides extérieures, notamment le correspondant prévention du Comité Régional Aéronautique.

Le plan d'actions prévention sécurité sera annexé au compte rendu de l'AG.

D Annexes

Annexe D.1 :

Engagement de la FFA dans une démarche globale de sécurité

Annexe D.2 :

Modèle recueil événement ou Retour d'expérience REX sécurité

Annexe D.3 :

Modèle suivi plan d'action

Annexe D.4 :

Personnel du SGS

Annexe D.5 :

Emergency Response (Plan ERP)

Annexe D.1

Engagement de la FFA dans une démarche globale de sécurité

La Fédération Française Aéronautique attache une attention majeure à la prévention des accidents et incidents qui peuvent affecter les aéro-clubs et leurs pilotes.

Les aéro-clubs doivent définir et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité dans le cadre de l'obtention de leur approbation ATO.

Considérant que la portée et l'efficacité de ces actions seraient largement accrues si elles s'inscrivaient dans un système global, et afin d'améliorer au mieux la prévention, la FFA a décidé d'organiser et structurer au niveau national le système de gestion de la sécurité.

De nombreuses actions sont déjà réalisées, et de nombreux moyens et outils sont actuellement utilisés. Une stratégie générale va permettre d'utiliser les dispositions existantes en les complétant en tant que besoin afin d'obtenir un niveau de performance nettement supérieur à celui qu'on pourrait attendre en cas de mise en place de SGS indépendants au sein de chaque aéro-club.

Les principales orientations sont :

- L'engagement de la FFA à privilégier constamment l'amélioration de la sécurité
- L'engagement des Comités Régionaux Aéronautiques, via une convention avec la FFA à aider les aéro-clubs à améliorer leur niveau de sécurité
- L'engagement de chaque aéro-club, via une convention avec le CRA, à mettre en œuvre les dispositions permettant d'améliorer constamment leur niveau de sécurité.
- Les travaux de la Commission Sécurité de la FFA, à destination des aéro-clubs
- La veille réglementaire, assurée via la newsletter FFA
- Le développement des actions des correspondants Sécurité des Comités Régionaux Aéronautique, en lien direct avec les aéro-clubs
- Le développement des actions de prévention au sein de chaque aéro-club autour d'un correspondant spécifique.
- Des moyens complémentaires notamment des actions de formation des divers correspondants et la mise à disposition d'outils d'analyse actualisés.

La Fédération Française Aéronautique, considérant que cette approche nouvelle est une avancée majeure en prévention pour ses licenciés et associations affiliées et pour l'aviation légère en général, a décidé de s'engager au plus haut niveau afin de permettre que tous les vols puissent être réalisés avec le meilleur niveau de sécurité.

Le Président de la FFA

D.2.1 Modèle recueil événement ou Retour d'expérience REX sécurité

FICHE DE DECLARATION D' EVENEMENT OU RETOUR EXPERIENCE REX Possibilité d'utiliser le REX FFA

Important : Cette fiche permet de rapporter un évènement, un dysfonctionnement ou un retour d'expérience afin qu'il soit analysé par la commission prévention/sécurité du club. Il s'agit d'une action de prévention visant à éviter que ce type de problème se reproduise à l'identique, ou de façon similaire. Le rédacteur de cette fiche peut se présenter, ou garder l'anonymat.

Dans tous les cas, le rédacteur de cette fiche ne pourra pas se voir infliger de sanctions internes à l'association

Date de l'évènement :

Date de dépôt :

Nom et Prénom du rédacteur (l'anonymat peut être conservé):

Données relatives à l'évènement

- Type de vol :
(ex : Solo, DC, ...)
- Lieu :
(ex : LFCD...)
- Type de déclarant :
(ex : mécanicien, pilote...)
- Environnement géographique :
(ex : CTR, espace E, parking, hangar ...)
- Phase :
(ex : nav, prévol...)
- Nb et type de personnes concernées :
(ex : 1 pil + 1 contrôleur...)
- Avion :
- Données MTO :
(ex : CAVOK, vent, tempé...)

Résumé du problème rencontré et présentation chronologique des faits :

Actions que vous avez prises et suggestions

Souhaitez-vous être contacté par le correspondant SGS Vol ou maintenance
OUI NON ('rayez mention inutile)

D.2.2 Modèle recueil événement ou Retour d'expérience REX sécurité maintenance

FICHE DE DÉCLARATION D'ÉVÈNEMENT MAINTENANCE OU RETOUR EXPÉRIENCE REX MAINTENANCE

Important : Cette fiche permet de rapporter un évènement, un dysfonctionnement ou un retour d'expérience afin qu'il soit analysé par la commission prévention/sécurité du club. Il s'agit d'une action de prévention visant à éviter que ce type de problème se reproduise à l'identique, ou de façon similaire. Le rédacteur de cette fiche peut se présenter, ou garder l'anonymat.

Dans tous les cas, le rédacteur de cette fiche ne pourra pas se voir infliger de sanctions internes à l'association

Date de l'évènement : __ / __ / ____ Date de dépôt : __ / __ / ____

Type de fiche (rayer la mention inutile) : FDE ou REX Immatriculation avion : __ - ____

Nom et Prénom du rédacteur (l'anonymat peut être conservé) :

Données relatives à l'évènement

- Lieu de l'évènement :
ex : hangar, parking, autre (préciser)
- Circonstance de la découverte :
ex : visite avant/après vol, recherche de panne, inspection, essai, autre (préciser)
- Nbre de personnes concernées :
- Nature du problème :
ex : dommage avion (préciser), panne, installation non conforme, outillage défectueux, autre (préciser)
- Niveau de connaissance :
De l'avion, de l'ensemble ou du sous-ensemble : faible, moyen, bon, expert)

Résumé du problème rencontré et présentation chronologique des faits

Actions que vous avez prises et suggestions

Souhaitez-vous être contacté par le correspondant SGS Vol ou maintenance
OUI NON (rayer la mention inutile)

D.3 Modèle suivi plan d'action

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

Annexe D.4 : Personnel SGS :

Dirigeant responsable : JM Laporte, Président AAP

Responsable Pédagogique : Antoine Renouf,
Suppléant : Guewnaël MOREL

Correspondant SGS vol : Thomas Meslin

Correspondant SGS maintenance : Guénolé Clément

Annexe D.5 : Emergency Response Plan (ERP)

Cet ERP est disponible dans les locaux d'AAP ainsi que dans chaque carnet de route des appareils AAP

Contacts Importants

(à compléter avec les informations propres à votre club)

POMPIERS	<u>18</u> ou <u>112</u>
URGENCE AERONAUTIQUE (SAR)	<u>191</u>
SAMU	<u>15</u>
GENDARMERIE	<u>17</u>
BGTA	<u>02.98.84.60.69</u>
BEA (H24)	<u>01.48.35.86.54</u>
AERO-CLUB	<u>02.98.62.46.91</u>
PRESIDENT d'A/C	<u>06.62.59.89.78</u>
VICE-PRESIDENT d'A/C	<u>06.07.95.17.84</u>
CHEF PILOTE	<u>06.27.50.30.18</u>
RESPONSABLE TECHNIQUE	<u>06.14.98.59.73</u>
BNIA de rattachement (Bordeaux)	<u>05.57.92.60.84</u>
CHEF D'AERODROME	<u>06.08.93.78.47</u>
ASSISTANCE RAPATRIEMENT FFA	<u>08.06.80.28.00</u>
Formulaire Assistance sur www.ffa-aero.fr :	
Le guide du pilote → Votre licence FFA → Assurances → Assurance rapatriement → formulaire de déclaration	
Correspondant SECURITE/PREVENTION CRA	<u>06.62.59.89.78</u>
ASSUREUR des AERONEFS A/C SAAN VASPIEREN - ISABELLE LECONTE	<u>02.77.38.74.21</u>

Article R322-4 du Code du sport : Un tableau d'organisation des secours est affiché dans l'établissement et comporte les adresses et numéros de téléphone des personnes et organismes susceptibles d'intervenir en cas d'urgence.



INCIDENT OU ACCIDENT SUR LA PLATEFORME

Pas de SERVICE de CONTROLE

✦ PREVENIR LES SECOURS ✦ NOTIFICATION IMMEDIATE :

- POMPIERS : 18 ou 112 (gsm)
- SAMU : le 15
- SAR (Urgence Aéronautique) : 191
- BGTA + Gendarmerie territoriale
- BEA (en cas d'accident)
- DSAC Régionale

✦ IMPORTANT (Valable pour tous les items)

NOTER TOUTES LES HEURES de vos ACTIONS et le NOM de VOS INTERLOCUTEURS.

Préciser le plus calmement possible :

- La localisation précise de l'événement.
- Descriptif du nombre de personnes à bord.
- Etat de santé apparent ou constaté des personnes.
- Placer quelqu'un sur la route pour guider les secours.
- S'inquiéter de l'ouverture des accès à l'aérodrome.
- Prévenir les services ATS les plus proches (déroutement d'aéronefs éventuels).
- Prévenir le Président de l'aéro-club.
- Prévenir le Chef Pilote (ou son représentant).
- Prévenir le Responsable technique du club.
- Prévenir les familles des victimes ou blessés éventuels (prévoir un accompagnement psychologique).

✦ PREVENTION

- Amener des extincteurs sur place.
- Si avion équipé d'un parachute de cellule : avant toute intervention, prévenir le BEA : 01 48 35 86 54
- Couper les sources électriques et éloigner les produits inflammables.

Lorsque les victimes ou blessés sont dégagés :

- Ne rien toucher ou déplacer, surtout pas l'épave.
- Prendre un maximum de photos (tableau de bord, instruments, position de l'avion, traces de freins, de choc, pièces éloignées de l'avion, etc.).
- Prendre des photos de l'environnement, nature, arbres, clôtures, etc.
- Assurer la sécurité au sol (éloigner les curieux, personne ne touche à rien et pas de gesticulation dans tous les sens, rester calme).

✦ INVESTIGATIONS - ENQUETE

Le BEA peut ouvrir une enquête de sécurité indépendamment de l'enquête judiciaire. Le déplacement d'une épave ne peut se faire sans l'accord préalable du BEA et seulement quand la BGTA ou les autorités judiciaires et la DGAC ont terminé leurs investigations préliminaires, à la seule condition d'avoir l'autorisation des mêmes autorités. Noter le nom et la qualité des personnes qui vous la donnent et à quelle heure. Si l'épave est isolée, organiser une surveillance de jour comme de nuit. L'aéro-club en est responsable.

INCIDENT OU ACCIDENT SUR LA PLATEFORME

SERVICES du CONTROLE ACTIFS

Le déclenchement des secours est effectué par les services du contrôle. En cas de fermeture temporaire des services ATC (notam par exemple), procéder comme si l'aérodrome n'était pas contrôlé.

INCIDENT OU ACCIDENT à L'EXTERIEUR

Hors CTR ou en campagne

- Désigner UN interlocuteur privilégié qui centralise les infos, n° de téléphones ou mobiles.
- Se rapprocher de l'Aéro-club local afin de solliciter leur concours et une aide.
- S'informer de l'état de santé de l'équipage.
- Demander à faire réaliser des photos.
- Si la situation est grave : dépêcher un membre expérimenté du bureau sur place.
- Demander à l'A/C local de bien vouloir assurer le gardiennage de la machine en attendant un relais (objets personnels, etc.).
- Vérifier les fichiers du club :
 - Licence du pilote (validité)
 - Documents de l'avion à jour (assurance, visites, etc.)

CONSEILS et RECOMMANDATIONS

N'effectuer aucune déclaration inconsidérée sous le coup de l'émotion, surtout pas à la presse et aux représentants de la justice.

Chaque accident peut avoir un impact médiatique national. Ne pas hésiter à contacter le service communication de la FFA.

Se cantonner aux faits: rien qu'aux faits.

Une seule personne mandatée à répondre, afin d'éviter les contradictions. Ne pas oublier que tout ce qui est déclaré, est consigné et peut porter préjudice aux victimes et à l'A/C.

- Accompagner le Président de l'A/C dans cette difficile épreuve.
- Rencontrer les familles à toutes fins utiles (soutien).
- Contacter la FFA, le CRA pour se faire assister.
- Télécharger les notices et déclarer le sinistre en ligne sur le site FFA.
- En cas d'immobilisation et si souscription à l'assurance de base FFA, contacter FFA Assistance au 08 06 80 28 00 (N'engager aucune dépense sans accord préalable)

www.ffa-aero.fr