

POLITIQUE DE SECURITE D.T.O.

(DECLARED TRAINING ORGANIZATION)

AEROCLUB DU VAR



Table des matières

Table des matières	2
Liste des amendements	3
Liste des références	4
Liste des abréviations et des acronymes	5
Partie I. DEFINITION DE LA POLITIQUE DE SECURITE	6
1. Préambule	7
1.1. Mise à jour des documents	7
1.2. Archivage des documents	7
2. Organisation générale	8
2.1. Adhésion au système fédéral	8
2.2. Engagement du CRA PACA	8
2.3. Organisation au sein de l'ACV	8
2.3.1. <i>Conseil d'administration</i>	8
2.3.2. <i>Adaptation des Statuts et Règlement Intérieur</i>	8
2.3.3. <i>Organisation de la structure Sécurité</i>	9
2.3.3.1. Organigramme	9
2.3.3.2. Rôle et mission de la Commission Sécurité-Prévention CoSP	9
2.3.3.3. Le Dirigeant Responsable	10
2.3.3.4. Le Correspondant Prévention-Sécurité	10
2.3.3.5. Le Responsable Pédagogique	11
3. Actions et management	12
3.1. Acte d'engagement du Président (PART DTO.GEN.210)	12
3.2. Définition d'une politique générale et Plan d'actions	12
3.3. Bilan initial	12
3.4. Plan d'action - Présentation des mesures	12
3.5. Mesure de performances et indicateurs	12
3.6. Recueil et exploitation des dysfonctionnements	13
3.7. Promotion de la prévention et du système	13
4. Moyens retenus	14
4.1. Moyens humains liés au système fédéral	14
4.1.1. <i>Commission Sécurité fédérale</i>	14
4.1.2. <i>Correspondant Prévention-Sécurité du CRA</i>	14
4.1.3. <i>Veille réglementaire</i>	14
4.1.4. <i>Utilisation du système REX FFA</i>	14
4.2. Moyens humains de l'ACV	14
4.3. Moyens techniques	15
4.3.1. <i>Outil d'évaluation initiale et périodique : Aérodiagnostic - Processus proactif</i>	15
4.3.2. <i>Procédure REX - Processus réactif</i>	15
4.3.3. <i>Procédure Faits Techniques – Logiciel Aérogest</i>	17
4.3.4. <i>Procédure Flash Sécurité</i>	17
4.3.5. <i>Moyens de diffusion de l'information</i>	17
5. Contrôles	18
5.1. Bilan interne annuel (AMC1 DTO GEN 270 a)	18
5.2. Surveillance par l'autorité	18
Partie II. ANNEXES	19
Annexe A. Note de désignation des responsables du DTO et membres de la CoSP	20
Annexe B. Engagement de la FFA	21
Annexe C. Engagement du CRA12 (PACA)	22
Annexe D. Engagement du Dirigeant Responsable	23
Annexe E. Trame de plan d'actions Prévention	24



Liste des amendements

Numéro	Date	Objet, Pages concernées, ...



Liste des références

- 1- Part ORA - AMC - GM. Initiale Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-ORA (AMC GM1 ORA.GEN.130 (a)). 19 avril 2012.

<https://easa.europa.eu/system/files/dfu/Annex%20to%20ED%20Decision%202012-007-R.pdf>.

- 2- Règlement (UE) N° 1178/2011 de la Commission du 03 novembre 2011.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:311:0001:0193:FR:PDF>.

- 3- Règlement (UE) 2018/1119 de la Commission du 31 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n°1178/2011 en ce qui concerne les organismes de formation déclarés

<http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1119/oj>

http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/AMC_GM.DTO_1.pdf

- 4- Règlement (UE) N° 290/2012 de la Commission du 30 mars 2012.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2012:100:0001:0056:FR:PDF>.

- 5- Règlement (UE) N° 245/2014 de la Commission du 13 mars 2014.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2014:074:0033:0057:FR:PDF>.

- 6- Règlement (UE) N° 376/2014 de la Commission du 3 avril 2014.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?from=FR&uri=CELEX%3A32014R0376>

- 7- Règlement d'exécution (UE) No2015/1018 du 29 juin 2015

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?from=FR&uri=CELEX%3A32015R1018>

Liste des abréviations et des acronymes

Acronyme	Définition
ACV	Aéroclub du Var
AESA	Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (<i>EASA : European Aviation Safety Agency</i>)
AGO	Assemblée Générale Ordinaire
AMC	<i>Acceptable Means of Compliance</i> - Moyens acceptables de conformité
ATO	<i>Approved Training Organization</i> - Organisme de Formation Agréé
CoSP	Commission Sécurité-Prévention
CA	Conseil d'Administration
CR	Compte rendu
CRA	Comité Régional Aéronautique
CRESAG	Compte-Rendu d'Evènement de Sécurité Aviation Générale
CPS	Correspondant Prévention Sécurité (<i>Safety Manager</i>)
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DO	Déclaration Obligatoire CRESAG
DR	Dirigeant Responsable du DTO
DTO	<i>Declared Training Organization</i> - Organisme de Formation Déclaré
FCL	<i>Flight Crew Licensing</i>
FFA	Fédération Française Aéronautique
FI	<i>Flight Instructor</i>
GM	<i>Guidance Material</i> - Document d'orientation
HT	<i>Head of Training</i> - Responsable Pédagogique
LAPL	<i>Light Aircraft Pilot Licence</i> - Licence de pilote d'avion léger
MPDS	Manuel de la Politique de Sécurité
ORA	<i>Organization Requirements applicable to Air Crew</i> - Exigences applicables aux organisations pour le personnel navigant
PACA	Région Provence - Alpes - Côte d'Azur
PDS	Politique De Sécurité
PPL	<i>Private Pilot Licence</i> - Licence de pilote privé
PV	Procès-Verbal
REX	Retour d'Expérience (Propre à la FFA)
RP	Responsable Pédagogique (voir aussi HT)
UE	Union Européenne



Partie I. **DEFINITION DE LA POLITIQUE DE SECURITE**



1. Préambule

Le règlement Aéronautique de Base européen (appelé « *Basic Regulation* ») impose que les organismes de formation de pilotes d'avions soient déclarés ou approuvés par l'Autorité de surveillance (la DGAC en France).

De ce fait, l'Aéroclub du Var a l'obligation de devenir soit organisme de formation approuvé ATO – («Approved Training Organisation») soit organisme de formation déclaré DTO («*Declared Training Organisation*»)

La lecture des textes fait apparaître que l'organisme de formation déclaré – DTO – est l'organisme le mieux adapté à la structure de l'Aéroclub du Var. En effet, l'aéroclub est de type associatif et repose sur le bénévolat des dirigeants.

Le régime déclaratif lié au DTO repose sur l'engagement de l'aéro-club à former les élèves pilotes selon un programme de formation vérifié par l'autorité, à respecter l'ensemble de la réglementation applicable et à mener une politique préventive de sécurité.

Les dispositions réglementaires liées à la déclaration et au fonctionnement du DTO sont décrites dans le Règlement (UE) 2018/1119 de la Commission du 31 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n° 1178/2011 plus communément appelé « Règlement *Aircrew* ».

La Politique de Sécurité (PDS) de l'Aéroclub du Var (ACV) a été mise en place dans le cadre du passage de l'ACV en DTO en application des prescriptions de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) et des recommandations de la Fédération Française Aéronautique (FFA).

Inscrit dans une logique de recherche de la qualité et de correction des anomalies recensées grâce au retour d'expérience mais aussi à la mise en place d'outils d'évaluation, le manuel PDS (MPDS) de l'ACV en décrit l'organisation, les moyens mis en œuvre autant que les processus et procédures d'optimisation de la sécurité.

1.1. Mise à jour des documents

Le manuel PDS est référencé par sa version d'édition numérotée et sa date d'édition. Les pages modifiées entre deux éditions sont référencées par leur numéro d'amendement.

Sa mise en forme numérique, qui permet de l'adresser par mail aux membres de l'ACV et de le télécharger ou consulter en ligne sur le site de l'ACV, est le mode retenu pour diffuser les mises à jour successives. Chaque modification du manuel PDS fait l'objet d'une communication à tous les membres et instructeurs sous forme de mailing et affichage à l'ACV, sur le site Internet de l'ACV et sur la page d'accueil du logiciel Aérogest.

Les modifications sont effectuées en tant que de besoin, soit par changement de page (amendement) soit par réédition complète en fonction de leur volume et de leur importance.

Le changement de Président est notifié dans les 15 jours suivant l'assemblée générale. Elle donne lieu à la signature d'une nouvelle attestation sur l'honneur du président de l'ACV jointe dans la Partie II. – [Annexe D](#).

1.2. Archivage des documents

Chaque édition est archivée sous forme de fichier Word et PDF par le secrétariat de l'ACV qui tient à jour un tableau historique des mises à jour.



2. Organisation générale

2.1. Adhésion au système fédéral

La mise en place de la PDS de l'ACV se traduit pour l'ACV par son adhésion au programme PDS élaboré par la FFA dont l'engagement est rappelé dans la Partie II. - [Annexe B](#).

2.2. Engagement du CRA PACA

L'engagement à la politique fédérale par le comité régional aéronautique PACA (CRA PACA), est rappelé dans la Partie II. [Annexe C](#).

2.3. Organisation au sein de l'ACV

2.3.1. Conseil d'administration

La mise en œuvre de la démarche de gestion de la sécurité a été validée au sein de l'aéroclub lors de la réunion de Conseil d'Administration du 8 Février 2019.

Le Conseil d'Administration a notamment approuvé :

- L'engagement CRA PACA (cf. Partie II. - [Annexe C](#)).
- L'acte d'engagement signé du Président de l'ACV (cf. Partie II. - [Annexe D](#)).
- L'utilisation **d'Aérodagnostic** comme support d'évaluation initiale puis périodique de la mise en œuvre de la sécurité au sein de l'ACV (cf. Partie I - [4.3.1.](#)).
- La procédure de **retour d'expérience** (REX) FFA (cf. Partie I - [4.3.2.](#)).
- La procédure d'analyse des REX et le suivi des actions (cf. Partie I - [4.3.2.](#)).
- Le suivi des faits techniques via le logiciel Aérogest (cf. Partie I - [4.3.3.](#)).

Le CA a en outre décidé :

- D'approfondir et de compléter la partie « Sécurité » du plan d'actions de l'aéroclub du Var, et de l'inscrire à l'ordre du jour de chacune de ses réunions.
- De confirmer l'organisation et les missions de la Commission Sécurité-Prévention (CoSP) de l'ACV (cf. infra).

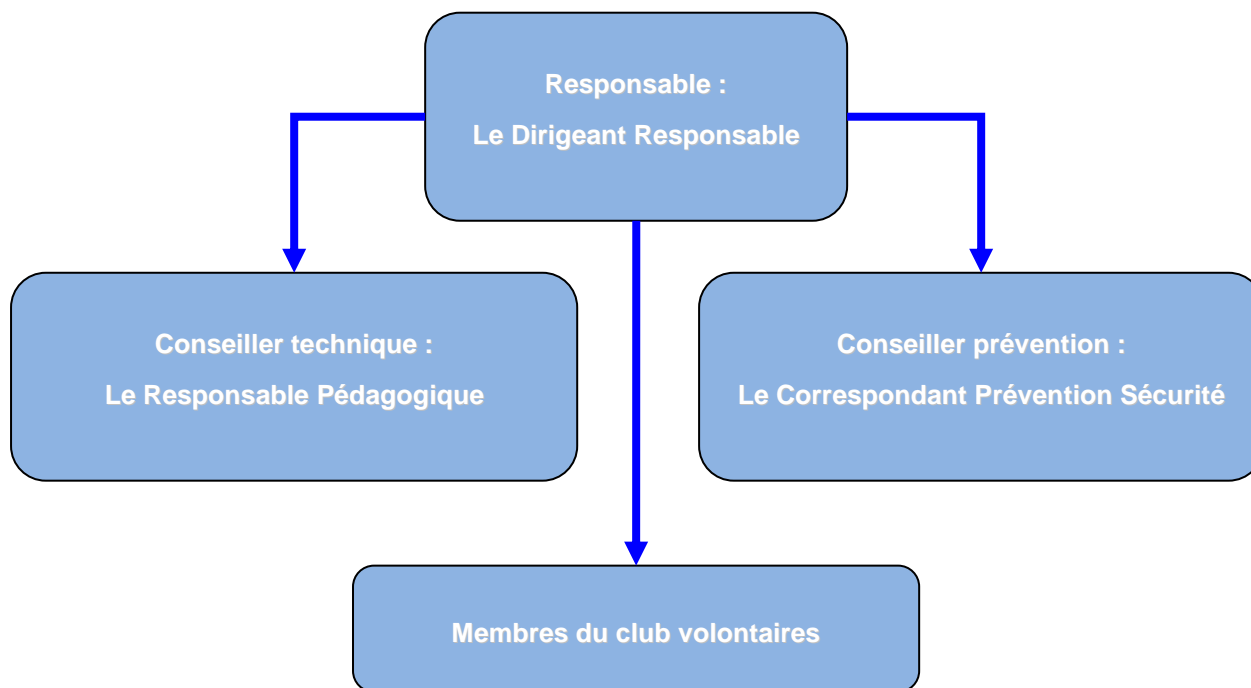
2.3.2. Adaptation des Statuts et Règlement Intérieur

Les statuts et le règlement Intérieur de l'ACV seront mis à jour en tant que de besoin pour être en cohérence avec la PDS.

2.3.3. Organisation de la structure Sécurité

2.3.3.1. Organigramme

La structure de la Sécurité de l'ACV s'adosse à la Commission Sécurité-Prévention (CoSP), composée comme suit :



Les noms des titulaires font l'objet d'une note du Président de l'ACV rappelée en Partie II. - [Annexe A](#).

2.3.3.2. Rôle et mission de la Commission Sécurité-Prévention CoSP

La Commission garantit au sein du DTO l'application, par l'ensemble des membres de l'ACV, au sol et en vol, avant, pendant et après le vol, d'un corpus de règles techniques et comportementales qui assure la sécurité de tous.

A ce titre, la CoSP est notamment chargée de :

- Pratiquer annuellement une évaluation du niveau de prévention en vigueur au sein de l'ACV, en utilisant notamment l'outil d'évaluation « **Aérodagnostic** ».
- Encourager l'ensemble des pilotes à utiliser la procédure REX mise en place.
- Proposer au CA les mesures à prendre afin de résoudre les dysfonctionnements observés à l'occasion des évaluations internes ou externes.
- Donner son avis sur les avenants nécessaires à la mise à jour des Consignes d'Exploitation dès lors qu'elles ont une incidence sur la sécurité.
- Proposer et transmettre les mises à jour du présent manuel pour validation au Conseil d'Administration de l'ACV.
- Transmettre à la FFA, sous la forme REX, les incidents riches d'enseignement ainsi que les éventuels dysfonctionnements graves recensés au sein du DTO.

La Commission se réunit au moins une fois par semestre et établit un procès-verbal de chacune de ses réunions. Ce PV est transmis à chaque administrateur et fait l'objet d'une présentation devant le CA avant d'être ensuite diffusé à tous les membres et affiché au sein de l'ACV.

2.3.3.3. Le Dirigeant Responsable

Le Dirigeant Responsable (DR) est chargé de veiller au maintien en conformité de la structure DTO vis à vis de la réglementation. Il est le garant des relations avec l'autorité. Il peut toutefois se faire représenter auprès de l'autorité par le Responsable Pédagogique, ou le Correspondant Prévention-Sécurité de l'ACV en fonction de l'objet ou de la nature du sujet.

2.3.3.4. Le Correspondant Prévention-Sécurité

Le Correspondant Prévention Sécurité anime le « réseau sécurité » de l'ACV et contribue ainsi de façon continue à la mise en œuvre d'une démarche de prévention des accidents et incidents au sein du DTO et de l'ACV.

Il est en relation directe avec le Dirigeant Responsable dans l'accomplissement de sa mission, auquel il est directement rattaché. Il est l'interlocuteur privilégié du RP et du CRA PACA pour les questions de Sécurité et de Prévention.

Il doit être informé par le DR de toute mise à jour des Consignes d'Exploitation pouvant avoir un lien avec la sécurité.

Il est associé à l'élaboration et à l'actualisation du plan de prévention.

Missions :

- Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO.
- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base de Aérodiagnostic.
- Contribuer 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 et organiser leur analyse REX (FFA).
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements au sein de la Commission Prévention-Sécurité du DTO.
- Tenir à jour un état statistique et technique des accidents et incidents survenus et en tirer les éléments pertinents pour améliorer la sécurité.
- Conduire toute mission spécifique que pourrait lui confier le président dans le cadre de la PDS.

Moyens :

- Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention.
- Il est destinataire des éléments de veille réglementaire.
- Il a un droit « Administrateur » pour l'application REX-FFA.
- Il dispose des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.
- Il peut demander tous les éléments lui permettant d'avoir la meilleure connaissance des actions en cours ou passées au sein du DTO. En cas de difficultés, le Dirigeant Responsable aide à l'obtention de ces informations.



2.3.3.5. *Le Responsable Pédagogique*

Le Responsable Pédagogique est désigné par le DTO pour assurer les missions ci-après :

- Veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences réglementaires (Part FCL) et au programme de formation du DTO.
- Veiller à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef ou un simulateur et de l'instruction théorique.
- Superviser les progrès de chaque stagiaire.

Le Responsable Pédagogique est rattaché directement au Dirigeant Responsable du DTO avec lequel il collabore pour le meilleur fonctionnement de la structure.

Le Responsable Pédagogique assure la veille réglementaire, notamment via les diffusions de la FFA, dont la clé FI.

Missions :

- Veiller à l'adéquation de la réalisation des formations avec les dispositions définies au sein du DTO.
- Veiller à la mise à jour des programmes du DTO.
- Veiller à la réalisation satisfaisante des formations en concordance avec les programmes utilisés par le DTO.
- Veiller à ce que les formations réalisées par chacun des instructeurs soient conformes aux engagements de la structure DTO, dont ceux de la présente PDS.
- Veiller à l'harmonisation des pratiques d'instruction entre les différents instructeurs ;
- Contribuer à l'archivage des données tel que prévu par le DTO.

Le Responsable Pédagogique alertera le représentant du DTO s'il estime ne pas avoir les moyens de respecter ces engagements.

3. Actions et management

3.1. Acte d'engagement du Président (PART DTO.GEN.210)

L'acte d'engagement du Président de l'ACV, Dirigeant Responsable, est joint dans la Partie II. - [Annexe D](#).

La pérennité de l'activité de l'Aéroclub est indissociablement liée à la mise en place et au maintien d'un niveau de sécurité optimal.

L'objectif recherché est donc de réduire à son minimum la probabilité d'occurrence des accidents ou incidents et leur gravité lors de l'utilisation des avions de l'Aéroclub.

A cet effet, recherchant en permanence le soutien de l'ensemble des adhérents de l'ACV (élèves inclus), le CA s'engage à élaborer, maintenir et à améliorer constamment les stratégies et les processus propres à assurer le plus haut niveau de sécurité.

Tous les adhérents de l'ACV sont coresponsables de la mise en œuvre du présent engagement.

La présente démarche est entreprise en conformité et en cohérence avec les engagements de la FFA et du CRA PACA annexés à ce document.

3.2. Définition d'une politique générale et Plan d'actions

La politique générale est présentée dans l'acte d'engagement de la FFA (cf. Partie II. - [Annexe B](#)) et dans l'engagement du CRA12 (PACA) (cf. Partie II. - [Annexe C](#)).

Le plan d'actions sécurité est détaillé, diffusé et tenu à jour régulièrement à partir des conclusions des différentes évaluations effectuées, des retours d'expériences ACV, CRA et FFA et de l'évolution de la réglementation.

3.3. Bilan initial

L'évaluation des dangers et des risques découlent de l'utilisation de l'outil « Aérodiagnostic » qui a permis la mise en place de la PDS et du plan d'actions qui lui est associé.

Chaque fin d'année, l'efficacité des mesures prises par le DTO est évaluée, et un bilan en est présenté lors de l'AGO de l'ACV.

3.4. Plan d'action - Présentation des mesures

Le CA de l'ACV a décidé d'approfondir et de compléter la partie « Sécurité » du plan d'actions pluriannuel de l'Aéroclub du Var, et de l'inscrire à l'ordre du jour de chaque réunion du Conseil d'administration.

Le plan d'actions est constamment évolutif, puisqu'il est actualisé lors de chaque identification d'un risque ou de chaque analyse de dysfonctionnements nécessitant la mise en œuvre d'actions nouvelles, en collaborant régulièrement avec le correspondant prévention-sécurité du CRA et avec la Commission Sécurité de la FFA.

Il est mis à la disposition de tous les membres du CA, des responsables du DTO, des instructeurs et des salariés. La trame de ce plan d'actions Prévention est jointe dans la Partie II. - [Annexe E](#).

3.5. Mesure de performances et indicateurs

Les mesures de performance sont réalisées grâce à la notation générée par Aérodiagnostic. L'évolution de cette notation est portée à la connaissance des membres de la CoSP lors de chaque nouvelle utilisation.

3.6. Recueil et exploitation des dysfonctionnements

Le recueil et l'exploitation des dysfonctionnements sont des actions existantes au sein de l'ACV avec la procédure REX FFA : Recueil et analyse des informations, élaboration des actions correctives nécessaires, communication interne (DTO) et externe (FFA) et historisation. Cette procédure est détaillée dans le paragraphe Partie I. 4.3.2.

Les principes sont les suivants :

- Sensibilisation par le Correspondant Prévention Sécurité de tous les membres à l'importance du report des dysfonctionnements et écarts identifiés.
- Information lors de l'accueil de chaque nouvel adhérent sur la démarche PDS mise en œuvre au sein de l'ACV, et sur le principe du report des événements par la procédure REX.
- Suivi par le Correspondant Prévention Sécurité des éléments recueillis, pouvant se traduire suivant le caractère d'urgence pressenti, par :
 - Réunion spécifique de la commission Sécurité-Prévention.
 - Analyse lors de la prochaine réunion de la commission.
 - Mise en œuvre de mesures de première urgence si la nécessité en est pressentie.

Lors de la réunion de la commission, une étude des causes sera réalisée.

Le plan d'actions sera actualisé en intégrant les objectifs et décisions retenus.

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

3.7. Promotion de la prévention et du système

La mise en place de la PDS s'est accompagnée d'une action de communication et de pédagogie vis-à-vis de tous les membres et salariés de l'ACV, à qui la PDS a été diffusée. Chaque nouveau membre inscrit reçoit la même information.

La CoSP est à l'écoute des membres de l'ACV tant pour répondre aux questions qu'ils pourraient se poser que pour recueillir leurs propositions d'amélioration de la PDS.

Outre la diffusion des REX « anonymisés » évoqués supra, elle publie chaque fois qu'il en est besoin, un **Flash d'information sécurité** en vue de l'appropriation par les pilotes novices ou non, des bonnes pratiques en matière de sécurité au sol et en vol.

Le Correspondant Prévention-Sécurité rend compte de son action devant le CA et intervient dans son domaine de responsabilité lors de l'AGO de l'ACV.

4. Moyens retenus

4.1. Moyens humains liés au système fédéral

4.1.1. Commission Sécurité fédérale

La commission Sécurité de la FFA a pour rôle d'aider les aéroclubs à améliorer constamment leur niveau de prévention.

L'ACV 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 et affichettes.
 - Vidéos.
 - Autodiagnostic.

4.1.2. Correspondant Prévention-Sécurité du CRA

L'ACV fera appel à l'aide et au support du correspondant Prévention-Sécurité du CRA à des fins techniques et de promotion, notamment :

- Aide lors d'analyses de dysfonctionnements délicates.
- Assistance lors de réunions de sécurité pour les adhérents.
- Présentation d'outils et de supports nouveaux émanant de la FFA.

L'ACV sera également à l'écoute du correspondant du CRA pour toutes propositions qu'il pourrait formuler.

4.1.3. Veille réglementaire

La veille réglementaire sera assurée via la « clé FI » et la *news letter* pour la mise à jour.

Le RP de l'ACV destinataire de cette clé et de ses mises à jour est chargé de l'identification des points qui pourraient avoir un rapport avec la sécurité.

Ce suivi lui permettra de porter à la connaissance du Dirigeant Responsable et du Correspondant Prévention-Sécurité les informations pertinentes.

4.1.4. Utilisation du système REX FFA

L'ACV, dans le cadre de sa PDS utilisera ce système de deux façons :

- En déclarant les événements, leur analyse et les mesures de prévention retenues.
- En exploitant les comptes-rendus diffusés au niveau national.

4.2. Moyens humains de l'ACV

Le Correspondant prévention-sécurité. La définition de ses fonctions est présentée au paragraphe [Partie I. 2.3.3.3](#). Il est l'animateur prévention de l'ACV et l'interlocuteur privilégié des membres de l'ACV pour l'ensemble des actions de prévention et de sécurité.

La Commission Sécurité-Prévention. Sa structure est présentée au paragraphe [Partie I. 2.3.3.2](#). La commission est l'organe opérationnel de la démarche PDS mise en œuvre.

Les titulaires sont désignés par la note du Président rappelée en [Annexe A](#).

4.3. Moyens techniques

4.3.1. Outil d'évaluation initiale et périodique : Aérodiagnostic - Processus proactif

Le moyen technique de base retenu est Aérodiagnostic pour l'évaluation du niveau de prévention car :

- Il présente la liste de risques identifiés dans l'activité.
- Il permet une hiérarchisation des risques via les coefficients de pondération liés à chaque question.
- Il permet une identification des axes de travail prioritaires via le code couleur qu'il génère automatiquement.
- Il permet de réaliser un bilan initial.
- Il permet de réaliser des bilans périodiques (au moins annuellement).
- Il permet de suivre l'évolution du niveau de prévention.

4.3.2. Procédure REX - Processus réactif

Présentation de l'application REXFFA pour la gestion des Retours d'EXpérience à l'ACV (Source FFA) :

- Préalable

L'utilisation de l'application REXFFA n'entraîne aucune charge ni organisation nouvelle pour le club, elle l'aide simplement à traiter méthodiquement les événements liés à la sécurité en lui fournissant un moyen simple de saisie et de gestion et de conservation de l'historique des dossiers.

L'ensemble des documents qui traitent du REX-FFA sont disponibles en consultation ou téléchargement dans le site de la Fédération :

www.ff-aero.fr (Guide du pilote, Espace sécurité-REX, REX documentation)

- Un rappel de la situation du REX (origine, fonctionnement, finalité dans le domaine de la sécurité, résultats).
 - Initié par la DGAC pour collecter les événements vécus par les pilotes à fin de prévention, pédagogie, statistiques en vue de l'amélioration de la sécurité.
 - Le principe de l'anonymat régit l'organisation.
 - La DGAC s'est engagée à ne pas rechercher le pilote qui a émis un REX.
- Les raisons qui ont conduit à développer et mettre en service REX-FFA (participation du club, amélioration de la prévention, aide aux responsables du club dans ce domaine).
 - La finalité du REX en tant que moyen d'amélioration de la sécurité reste le point essentiel.
 - L'idée est de faire participer activement le club dans l'analyse des REX émis dans le club et dans le choix de mesures de prévention.
 - La publication nationale des REX par le club est un point fort pour partager l'expérience avec la communauté des pilotes et instructeurs.
 - Il s'agit également de mettre tous les clubs, petits et grands sur un pied d'égalité en proposant une solution gratuite, sans aucune intendance technique, en garantissant sa pérennité sur le long terme.
 - Pour toutes ces raisons la Fédération a pris en charge le développement de REXFFA, sa maintenance dans la durée, la mise à disposition auprès des clubs et leur formation.

- Les conséquences pour le club en matière d'organisation et de sensibilisation des pilotes
 - L'action essentielle du club est auprès des pilotes, il s'agit de les convaincre de participer.
 - Le REX restera lettre morte si les pilotes, mais aussi les dirigeants et surtout les instructeurs ne jouent pas le jeu.
 - L'équipe dirigeante du club a donc le rôle principal.
 - L'utilisation d'un outil permet une meilleure formalisation du suivi des REX à court terme et dans le temps.
 - La désignation explicite d'une équipe dans le club est indispensable pour assurer une exploitation efficace des REX (analyse des événements, retour vers les pilotes, choix des actions correctives et préventives).
- Les différents intervenants dans le fonctionnement du REX et le rôle de chacun (pilote, dirigeant, correspondant prévention sécurité du club).
 - Les pilotes sont à l'origine de l'information en établissant des REX.
 - Le président désigne les membres de l'équipe qui aura la charge de la gestion des REX.
 - Le correspondant prévention sécurité du club et l'équipe qui l'accompagne assurent l'instruction des dossiers.
- Une présentation des caractéristiques de l'application REXFFA, des services qu'elle propose et de ses limites.
 - REXFFA est mise à disposition des clubs gratuitement.
 - Cette application est intégralement de type WEB de manière à n'exiger aucune intendance (installation de programmes, sauvegardes, changements de version...) ; seul besoin, un PC (ou équivalent) et un navigateur.
 - Elle est accessible à partir du PC du club ou de tout PC personnel moyennant l'utilisation d'un lien fourni au club.
 - L'accès par les pilotes ne nécessite ni identification préalable ni mot de passe.
 - L'accès du président et des membres de l'équipe nécessite un identifiant et un mot de passe.
 - Les opérations effectuées au titre d'un club sont sans aucune incidence sur celles effectuées par les autres clubs, chaque club est totalement indépendant des autres.
 - L'application limite son action à la saisie lors des étapes successives de la gestion d'un REX depuis l'envoi par le pilote jusqu'à la publication pour consultation nationale par l'équipe.
 - Elle n'a aucun caractère contraignant ou directif, son rôle se limite strictement à la formalisation et au stockage des REX.
 - Pour les clubs qui ont actuellement un système de collecte des REX (papier ou informatisé) la mise en place de REXFFA peut se faire progressivement sans abandon immédiat de ce système.

- L'organisation envisagée pour assurer la formation, le démarrage et l'assistance en régime de croisière auprès de chaque club.
 - Chaque club peut démarrer à la date qui lui convient.
 - Le correspondant prévention/sécurité régional présente l'application REXFFA aux clubs de la région.
 - Une période d'essai (si possible de courte durée) dans le club permet de désigner les responsables, roder le rôle de chacun, passer l'information aux pilotes.
 - A entreprendre le plus vite possible après présentation.
 - L'assistance après démarrage est disponible (voir le dossier ASSISTANCE).
- Le règlement 376-2014 relatif aux déclarations obligatoires (CRESAG) auprès de l'EASA via la DSAC.
 - Le document à la suite, « Déclarations obligatoires, règlement européen 376-2014 annexe 5 » permet l'accès au règlement et la consultation directe de la liste des cas de figure qui nécessitent une notification obligatoire.
 - La DGAC souhaite privilégier la transmission par l'équipe du club après détermination par ses soins du fait que l'évènement relève bien d'un CRESAG.
 - De surcroît le CRESAG (en langage courant DO pour Déclaration Obligatoire), compte tenu des choix faits pour la gestion du REX apparaît comme consécutive au REX établi à la suite d'un évènement.
 - Cette déclaration est intégrée dans REXFFA pour libérer totalement l'équipe de toute l'intendance et mettre à sa disposition un historique fiable des DO émises.

4.3.3. Procédure Faits Techniques – Logiciel Aérogest

Le Logiciel Aérogest-Club en service à l'ACV permet d'assurer la gestion des Faits Techniques :

- Ouverture par le Pilote par ajout d'un Signalement lors de la saisie dans Aérogest au retour du vol ou à toute constatation.
- Analyse par le DR et le Responsable Maintenance.
- Suivi des Actions par le DR et le Responsable Maintenance.
- Clôture du Signalement par le DR et le Responsable Maintenance.

Le suivi des Signalements est accessible aux Pilotes lors de la saisie au départ du vol qui permet de consulter les signalements ouverts sur les avions.

4.3.4. Procédure Flash Sécurité

L'ACV édite régulièrement un Flash Sécurité communiqué aux membres par mailing, affichage à l'accueil et par mise en ligne sur le site Internet de l'ACV. Tous les Flash Sécurité édités sont consultables sur le site Internet de l'ACV.

4.3.5. Moyens de diffusion de l'information

La diffusion rapide et fiable de l'information étant une des conditions de l'efficacité de la PDS, l'ACV met en œuvre dans ce but :

- Un système d'affichage papier thématique à l'accueil de l'ACV.
- Une diffusion rapide des informations importantes via un mailing à ses membres.
- Une diffusion via son site Internet, en affichage ou en téléchargement.
- Une diffusion via la page Informations du logiciel Aérogest.

5. Contrôles

5.1. Bilan interne annuel (AMC1 DTO GEN 270 a)

Les pré-bilans internes sont effectués par le Correspondant Prévention-Sécurité au moins une fois par an ou sur demande expresse du Dirigeant Responsable.

Ils sont effectués en utilisant le logiciel « Aérodiagnostic ». Le contenu permet au Dirigeant Responsable de s'assurer que les dispositions définies dans le manuel PDS sont effectivement mises en œuvre.

Les conclusions du pré-bilan interne sont :

- Transmises à la Commission Sécurité Prévention de l'ACV afin d'adapter le plan d'actions, et annuellement à l'autorité.
- Archivées sous format papier et numérique.

L'aide du correspondant prévention-sécurité du CRA pourra être demandée.

Le bilan interne annuel consiste à s'assurer que le DTO fonctionne dans le cadre réglementaire qui est le sien ainsi qu'en conformité avec les éléments figurant dans sa déclaration.

Il est conduit par le Dirigeant Responsable du DTO qui est assisté du Responsable Pédagogique avec l'appui du Correspondant Prévention-Sécurité.

Il comporte trois parties :

- Dans le cadre « risques et prévention », le bilan interne annuel :
 - Analyse les événements signalés.
 - Évalue l'adéquation des mesures de sécurité arrêtées (plan d'actions).
 - Fixe les modalités d'intégration et d'utilisation de nouveaux avions au sein du DTO.
- Dans le cadre « formation », le bilan interne annuel :
 - Vérifie la conformité des pratiques du DTO par rapport aux programmes de formation.
 - Met à jour les programmes de formation.
 - S'assure de l'efficacité de la formation.
 - Met en place toutes les actions en vue d'harmoniser les pratiques d'instruction.
- Dans le cadre de « la politique de sécurité », le bilan interne annuel en évalue la pertinence et procède à son actualisation.
- L'outil Aérodiagnostic facilite la réalisation de cette revue.
- Le bilan interne annuel se tient dans les deux premiers mois de chaque année civile.

5.2. Surveillance par l'autorité

La surveillance du DTO est réalisée par l'autorité (DSAC / IR) afin de vérifier les conditions de la mise en œuvre et de l'application de la Politique de sécurité.

A cette occasion, le DTO mettra à la disposition de l'autorité tout élément permettant de justifier de la mise en œuvre effective des actions du DTO et du manuel PDS.

Cette surveillance est précédée d'un bilan interne.



Partie II. ANNEXES



Annexe A. Note de désignation des responsables du DTO et membres de la CoSP

Note Président n° 2019/01

Objet : Constitution de la commission Prévention-Sécurité.

Références :

- Règlement Intérieur de l'Aéroclub du Var du 15 avril 2018.
- Politique de Sécurité de l'aéroclub du Var du 04 mars 2019.

Destinataires : Membres du CA, coordinateur Prévention-sécurité, Chef-pilote/Responsable Pédagogique, tous membres de la commission Prévention-Sécurité, secrétariat, archives.

La commission Prévention-Sécurité de l'Aéroclub du Var est constituée des membres suivants :

Président : René MELZANI, Président de l'ACV
Rapporteur : Jean-Arnaud CAILLE, Coordinateur Prévention-Sécurité
Membres : Daniel BULTE, Instructeur
Gérard DATTOLO, Vice-Président
Matthieu MOSSER, Secrétaire-Général Adjoint
Jean-Yves NIEL, Chef-pilote et Responsable Pédagogique
Sylvie TREFOURET, Membre du club
Jean-Noël VIOLETTE, Membre du club

René MELZANI
Président de l'aéroclub du Var





Annexe B. Engagement de la FFA

ENGAGEMENT DE LA FFA DANS UNE DEMARCHE GLOBALE DE SECURITE

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 une Politique de sécurité dans le cadre de l'obtention de leur approbation DTO.

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 la Politique de 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 de besoin afin d'obtenir un niveau de performances nettement supérieur à celui d'actions dispersées.

Les principales orientations sont:

- La poursuite de l'engagement de la FFA à privilégier constamment l'amélioration de la sécurité.
- L'accompagnement de 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 aéroclub, via une convention avec le CRA, à mettre en œuvre les dispositions permettant de veiller constamment à 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 Prévention-Sécurité des Comités Régionaux Aéronautique, en lien direct avec les aéro-clubs.
- Le développement des actions de prévention au sein de chaque aéroclub 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 poursuivre la réalisation des vols au meilleur niveau de sécurité.



Annexe C. Engagement du CRA12 (PACA)

ENGAGEMENT DU COMITE REGIONAL AERONAUTIQUE PROVENCE ALPES COTE D'AZUR

La Fédération Française Aéronautique a décidé de s'impliquer dans la mise en œuvre d'une Politique de Sécurité au sein de chaque aéroclub.

Cet engagement nécessite l'aide de toutes les strates de la FFA, dont les CRA.

Dans ce cadre, le Comité Régional Aéronautique 12 (PACA) s'engage à s'impliquer dans cette stratégie afin de permettre l'amélioration constante du niveau de sécurité des vols réalisés au sein de chacun des aéroclubs régionaux.

A cette fin, le CRA apportera une aide aux clubs de sa région en :

- Assurant la promotion de la prévention auprès de chacun des aéroclubs de la région.
- Assurant la promotion de la prévention auprès de ses organismes de tutelle.
- Assurant un suivi des actions de prévention régionales lors de chacune de ses réunions.
- Disposant d'un correspondant de sécurité régional, dont la principale mission sera d'aider à l'efficacité de la démarche auprès des clubs.
- Etablissant une convention avec chacun des aéroclubs de la région.
- Informant régulièrement la FFA du déroulement de ces actions.



Annexe D. Engagement du Dirigeant Responsable

Le Président de l'ACV, Dirigeant Responsable, s'engage à :

- Observer les prescriptions législatives et réglementaires.
- Etablir et utiliser des procédures d'identification des dangers et de gestion des risques dans les activités afin de les baisser à leur point le plus bas raisonnablement possible.
- Promouvoir au sein de l'ACV une culture des pratiques de sécurité en soutenant la gestion de la sécurité par la mise à disposition des ressources appropriées.
- Encourager une communication efficace.
- Placer les résultats du domaine de la sécurité en tête du référentiel des indicateurs de son tableau de bord.
- Promouvoir la mise en œuvre d'une « pédagogie participative » facilitatrice de remontée d'informations sereines, et exempte de toute « logique répressive » hormis constat de manquement manifestement délibéré ou répété.
- Garantir la confidentialité des renseignements obtenus par le processus REX mis en place et l'anonymat des personnes ayant rendu compte de leurs expériences.
- S'assurer que chaque personne reçoive l'information et la formation les plus appropriées en matière de sécurité et de règles à suivre dans les activités aéronautiques.
- Mesurer la performance de l'ACV dans ce domaine vital par la mise en place d'indicateurs adaptés et performants, inscrit dans une perspective d'objectifs réalistes.
- Confier au Correspondant Prévention Sécurité la conception et la mise en œuvre du plan d'actions Sécurité-Prévention, et lui apporter tout son concours pour faciliter la tâche de la CoSP.

Tous les adhérents de l'ACV sont coresponsables de la mise en œuvre du présent engagement.

La présente démarche est entreprise en conformité et en cohérence avec les engagements de la FFA et du CRA 12 (PACA) annexés à ce document.



Annexe E. Trame de plan d'actions Prévention

Plan d'action Prévention de l'ACV du				
Objectif	Action	Responsable	Echéance	Observations
Informer les membres de ...	Rédiger une note ... Afficher cette note sur ... Adresser un mail à ...	Le Président		
Garantir l'immobilisation des avions lors de ...	Mettre à disposition des pilotes les équipements requis pour ...	Le correspondant prévention sécurité		