

# SYSTEME de GESTION de la SECURITE





## Table des matières

<b>1</b>	<b>TENUE DU DOCUMENT .....</b>	<b>4</b>
1.1	HISTORIQUE DES AMENDEMENTS.....	4
1.2	METHODE D'ACTUALISATION .....	5
1.3	METHODE D'ARCHIVAGE .....	5
1.4	LEXIQUE.....	5
<b>2</b>	<b>PRESENTATION GENERALE .....</b>	<b>6</b>
2.1	PREAMBULE.....	6
2.2	CADRE D'APPLICATION.....	6
2.3	DELEGUE SGS .....	6
<b>3</b>	<b>ADHESION AU SGS DE LA FFA.....</b>	<b>7</b>
3.1	ENGAGEMENT DE LA FFA .....	7
3.2	CONVENTION AVEC LE COMITE REGIONAL OCCITANIE.....	7
<b>4</b>	<b>ORGANISATION AU SEIN DE L'AERoclUB DE MONTPELLIER.....</b>	<b>8</b>
4.1	MISE EN ŒUVRE DE LA DEMARCHE PAR LE COMITE DIRECTEUR.....	8
4.1.1	Le Comité Directeur a donné un avis favorable : .....	8
4.1.2	Le Comité Directeur a décidé : .....	8
4.1.3	Adaptation Des Statuts.....	8
4.2	ROLE ET MISSIONS DE LA COMMISSION PREVENTION SECURITE .....	9
4.2.1	Rôle de la Commission .....	9
4.2.2	Missions De La Commission.....	9
4.3	ROLE, MISSION et MOYENS DU CORRESPONDANT PREVENTION SECURITE .....	9
4.3.1	Rôle.....	9
4.3.2	Missions.....	9
4.3.3	Moyens.....	10
<b>5</b>	<b>SYSTÈME DE RETOUR D'ÉVENEMENT.....</b>	<b>11</b>
5.1	SYSTÈME DE RETOUR D'ÉVENEMENT OBLIGATOIRE.....	11
5.1.1	CRESAG (Compte-Rendu d'Évènement de Sécurité en Aviation Générale) .....	11
5.1.2	Transmission au BEA .....	11
5.1.3	Transmission à la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne).....	11
5.1.4	Transmission aux tiers impliqués (exploitant, assistance).....	11
5.1.5	Péril animalier, transmission au STAC (Service Technique de l'Aviation Civile).....	12



5.2	SYSTÈME DE RETOUR D'ÉVÉNEMENT VOLONTAIRE.....	12
5.3	TRANSMISSION DES RETOURS D'ÉVÉNEMENTS.....	12
5.4	TRAITEMENT DES RETOURS D'ÉVÉNEMENTS.....	12
5.4.1	Traitement initial.....	12
5.4.2	Revue annuelle.....	12
<b>6</b>	<b>ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU DTO .....</b>	<b>13</b>
<b>7</b>	<b>ANALYSE DU CHANGEMENT ET VEILLE EXTERNE .....</b>	<b>14</b>
7.1	ANALYSE DU CHANGEMENT .....	14
7.2	VEILLE EXTERNE.....	14
<b>8</b>	<b>PROMOTION DE LA SECURITE .....</b>	<b>15</b>
8.1	PARTAGE D'EXPERIENCE : LE RETOUR « REX FFA » .....	15
8.2	PUBLICATIONS .....	15
8.3	FONCTIONNEMENT DU SGS – REVUE DE SECURITE ANNUELLE.....	15
8.4	COMMUNICATION INITIALE SGS .....	15





## 1.2 METHODE D'ACTUALISATION

Chaque page du présent document fait l'objet d'une référence et d'une validation.

Le document étant évolutif, son actualisation est prévue sur les mêmes bases que celles des autres manuels du DTO, c'est à dire Manuel d'Exploitation et Manuel de Formation.

L'Aéroclub de Montpellier a choisi de réaliser le manuel sous forme numérique et de le transmettre par mail aux adhérents.

C'est donc :

- La Commission Prévention-Sécurité qui proposera et rédigera les mises à jour souhaitées
- Le Président qui validera ces mises à jour
- Le Responsable Pédagogique qui en assurera la diffusion et le suivi
- Le Responsable SGS qui informera les adhérents de ces évolutions  
*Comme pour les autres manuels, les modifications mineures feront l'objet d'une transmission annuelle*

Les modifications majeures feront l'objet d'une transmission au coup par coup.

La transmission des modifications vers les membres du DTO sera réalisée via le site Internet de l'Aéroclub de Montpellier.

## 1.3 METHODE D'ARCHIVAGE

Le support étant numérique, le document sera sauvegardé au sein du DTO sur le serveur informatique de l'Aéroclub Aéroclub de Montpellier.

Le Responsable Informatique réalisera par ailleurs une sauvegarde lors de chaque actualisation.

## 1.4 LEXIQUE

Voir rubrique « Lexique » dans le Manuel des Opérations de l'Aéroclub de Montpellier



## **2 PRESENTATION GENERALE**

### **2.1 PREAMBULE**

Le système de gestion de la sécurité (SGS) mis en place au niveau du DTO s'organise autour :

- D'une « culture juste » et « non punitive »
- D'une démarche de sensibilisation à la sécurité
- D'une démarche réactive basée sur les retours événements (obligatoires et volontaires)
- D'une démarche proactive basée sur l'évaluation des pratiques en vigueur
- D'une démarche prédictive basée sur l'évaluation des changements et une veille externe

### **2.2 CADRE D'APPLICATION**

Le SGS associé au DTO ne concerne que l'activité directement liée au DTO, c'est-à-dire l'école de pilotage.

Les événements liés à une activité parallèle à l'activité du DTO telle que la mise à disposition d'avion à des pilotes indépendants à toute formation réalisée au sein du DTO peuvent bénéficier du SGS du DTO dans le cadre d'une démarche prédictive (veille externe) mais ne peuvent en aucun cas être l'objet d'un traitement obligatoire au niveau du SGS du DTO.

Par exemple, seuls les événements liés à une activité de formation encadrée par le DTO d'un aéroclub sont de la responsabilité du SGS, c'est-à-dire seulement en double ou solo supervisé.

Les vols « découverte » sont considérés comme encadrés par le DTO.

### **2.3 DELEGUE SGS**

Afin d'assurer le fonctionnement du SGS, le représentant du DTO met en place le SGS. Il peut pour cela faire appel à l'aide d'une ou plusieurs personnes permettant de l'assister dans la mise en œuvre du SGS.

Les personnes ayant accès aux retours d'événements, obligatoires comme volontaires, doivent respecter l'anonymat des rédacteurs.

La levée de l'anonymat ne peut être réalisée que dans un but de partage d'expérience avec l'accord écrit de la ou des personnes impliquées par le retour d'évènement.



### 3 ADHESION AU SGS DE LA FFA

#### 3.1 ENGAGEMENT DE LA FFA

Afin de mettre en place son Système de Gestion de la Sécurité (SGS) avec la meilleure efficacité, l'Aéroclub de Montpellier a décidé d'adhérer au programme SGS élaboré par la FFA.

A cette fin, l'Aéroclub de Montpellier s'inscrit dans la démarche présentée dans l'engagement présenté dans ***l'Annexe 1*** du présent document.

#### 3.2 CONVENTION AVEC LE COMITE REGIONAL OCCITANIE

Dans le cadre du système général précité, l'Aéroclub de Montpellier a passé convention avec le Comité Régional Aéronautique du Languedoc Roussillon. Elle figure dans ***l'Annexe 2*** du présent document.



## 4 ORGANISATION AU SEIN DE L'AEROCLUB DE MONTPELLIER

### 4.1 MISE EN ŒUVRE DE LA DEMARCHE PAR LE COMITE DIRECTEUR

La mise en œuvre de la démarche de gestion de la sécurité a été validée au sein de l'Aéroclub de Montpellier lors de la réunion de Comité Directeur du 21 Janvier 2013.

#### 4.1.1 Le Comité Directeur a donné un avis favorable :

- > À la signature de la convention avec le Comité Régional Aéronautique
- > L'acte d'engagement présenté par le Président
- > L'utilisation d'Aérodagnostic comme support d'évaluation initiale puis périodique
- > L'utilisation du module REX du Logiciel  comme support de retour d'expérience interne au club

#### 4.1.2 Le Comité Directeur a décidé :

- Que le suivi du plan d'actions serait à l'ordre du jour de chaque réunion non exceptionnelle du Comité Directeur
- La création de la Commission Prévention-Sécurité de l'Aéroclub dont la composition a été officialisée et qui comprend :
  - Le Président du club (*qui en assure la présidence*)
  - Le Responsable pédagogique et son adjoint
  - Le Responsable SGS
- que la Commission Prévention-Sécurité pourra inviter tout cadre du DTO et tout stagiaire en mesure d'apporter un témoignage
- la création d'une fonction de Correspondant Prévention-Sécurité. Ce correspondant sera choisi pour ses compétences par le Bureau de l'Aéroclub de Montpellier qui validera cette nomination. Le correspondant exercera bénévolement sa fonction.

La fonction de Correspondant Prévention Sécurité est fusionnée avec celle de Délégué SGS.

#### 4.1.3 Adaptation Des Statuts

Il n'est pas apparu nécessaire d'apporter des modifications aux statuts de l'Aéroclub de Montpellier liées au fonctionnement en DTO et à la mise en place d'un SGS.






## 4.2 ROLE ET MISSIONS DE LA COMMISSION PREVENTION SECURITE

### 4.2.1 Rôle de la Commission

Compte tenu de l'adhésion de l'Aéroclub de Montpellier aux engagements SGS de la FFA et du CRA Languedoc Roussillon, le mode de fonctionnement du DTO est, de fait, le mode de fonctionnement de l'Aéroclub en général.

Le rôle de la commission est d'être le garant de la pratique du pilotage au sein du DTO et de l'Aéroclub, en respect des pratiques sécuritaires.

### 4.2.2 Missions De La Commission

- Pratiquer une évaluation du niveau de prévention au minimum annuellement, en utilisant Aérodiagnostic.
- Recueillir et analyser les rapports de dysfonctionnements survenus grâce au système REX  de retour d'expérience.
- Proposer au Comité Directeur des mesures à prendre afin d'éviter le retour de ces dysfonctionnements.
- Donner un avis sur les avenants et mises à jour du Manuel d'Exploitation dès lors qu'ils ont une incidence sur la sécurité.
- Transmettre à la FFA, en tant que de besoin, les événements significatifs analysés au sein du DTO.

## 4.3 ROLE, MISSION ET MOYENS DU CORRESPONDANT PREVENTION SECURITE

### 4.3.1 Rôle

Le rôle du Correspondant Prévention Sécurité 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 devra rendre compte au moins mensuellement au Président du déroulement de sa mission.

### 4.3.2 Missions

- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base d'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, cadres comme stagiaires, et organiser leur analyse.



- 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 au sein de la commission sécurité du DTO Tenir à jour et à disposition du bureau du club un état statistique et technique des accidents et incidents survenus.
  - Mettre à jour la cartographie des risques figurant dans ***l'Annexe 3*** du présent document
- Toute mission spécifique que pourrait lui confier le président dans le cadre du SGS.

#### 4.3.3 Moyens

- Le Responsable SGS, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Président.
- Il devra informer le Président au plus tôt s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer ses missions.
- 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 le site « DGBirds de la FFA ».
- Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée par le Responsable Pédagogique ou son représentant.
- 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 Président aidera à l'obtention de ces informations.
- Le Responsable SGS est :
  - L'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention. Il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute mise à jour du Manuel d'Exploitation pouvant avoir un lien avec la sécurité.
  - L'interlocuteur privilégié du correspondant sécurité du CRA (*Comité Régional Aéronautique*), avec qui il est en lien direct.
  - Associé à l'élaboration et à l'actualisation du plan de prévention.



## 5 SYSTÈME DE RETOUR D'ÉVÈNEMENT

### 5.1 SYSTÈME DE RETOUR D'ÉVÈNEMENT OBLIGATOIRE

#### 5.1.1 CRESAG (Compte-Rendu d'Évènement 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](#) auprès de la DSAC dont dépend le DTO (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).

Ils sont rappelés dans ***l'Annexe 3*** du présent document.

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

#### 5.1.2 Transmission au BEA

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](mailto:permanence@bea-fr.org).

Les notions d'accident, incident grave et incident sont définis dans l'annexe 13 de l'OACI (voir ***l'Annexe 4*** du présent document)

#### 5.1.3 Transmission à la DSNA (Direction des Services de la Navigation Aérienne)

En cas d'évènement faisant l'objet d'un CRESAG impliquant la gestion du trafic aérien, une copie doit être transmise à la DSNA) à l'adresse suivante : [do-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr](mailto:do-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr).

#### 5.1.4 Transmission aux tiers impliqués (exploitant, assistance)

Si l'évènement implique l'exploitant d'aérodrome, l'assistance en escale, et/ou l'exploitant de l'aéronef, une copie du CRESAG doit également leur être transmise.



### 5.1.5 Péril animalier, transmission au STAC (Service Technique de l'Aviation Civile)

En cas de collision avec un ou plusieurs animaux (principalement cas de collision aviaire), le formulaire spécifique « [compte-rendu de rencontre d'animaux](#) » doit être envoyé au STAC à : [stac-picaweb@aviation-civile.gouv.fr](mailto:stac-picaweb@aviation-civile.gouv.fr).

## 5.2 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.

## 5.3 TRANSMISSION DES RETOURS D'ÉVÈNEMENTS

Une adresse email spécifique est créée afin de recevoir l'ensemble des retours d'évènements, obligatoires comme volontaires, qui seront traités par le SGS du DTO :

« [cps@aeroclub-montpellier.org](mailto:cps@aeroclub-montpellier.org) »

## 5.4 TRAITEMENT DES RETOURS D'ÉVÈNEMENTS

### 5.4.1 Traitement initial

Chaque évènement reporté doit faire l'objet d'un traitement selon le schéma figurant dans ***l'Annexe 5*** du présent document.

### 5.4.2 Revue annuelle

Le SGS tient à jour une liste des évènements reportés selon le modèle suivant qui sera présenté à l'autorité dans le cadre du compte-rendu annuel présenté par le DTO :

Réf.	Date	CRESAG	Résumé de l'évènement	Résumé des actions
2018-01	12/01/18	OUI	Collision aviaire en montée initiale	Formulaire STAC & Mémo SGS : risque aviaire

Référence :	selon le format « année-numéro »	« 2018-01 »
Date :	date de l'évènement	« 12/01/18 »
CRESAG :	Un CRESAG a-t-il été transmis ? OUI / NON	« OUI »
Résumé de l'évènement :	résumé succinct de l'évènement	« collision aviaire en montée initiale »
Résumé des actions :	résumé des actions mise en œuvre	« Formulaire STAC & mémo SGS : risque aviaire »



## **6 ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU DTO** (Démarche proactive)

L'analyse du fonctionnement du DTO repose sur la contribution de l'ensemble de ses acteurs. Ils sont encouragés à contribuer à l'amélioration du fonctionnement du DTO en proposant s'ils l'estiment utile des suggestions d'actions, en dehors de tout report d'évènement spécifique.

Le même email sert au retour d'évènement et aux suggestions d'amélioration.

Le CPS sur la base des suggestions d'améliorations éventuelles, peut proposer des actions correctives au DTO qui reste responsable de leurs mises en œuvre, après approbation.



## 7 ANALYSE DU CHANGEMENT ET VEILLE EXTERNE (Démarche prédictive)

### 7.1 ANALYSE DU CHANGEMENT

Toute évolution significative du cadre d'exploitation telle qu'une modification majeure de procédures ou l'intégration d'un nouvel avion ou outil pédagogique doit être pris en compte par le cps qui informe le DTO d'éventuelles recommandations associées.

Le DTO a la charge de mettre en œuvre, après approbation, les recommandations du CPS.

### 7.2 VEILLE EXTERNE

- Communications institutionnelles : DGAC / DSAC / EASA / EUROCONTROL
- Communications des associations et fédérations
- Sites & publications dédiés : [SKYbrary](#), [BEA](#), [Flight Safety Foundation](#), [Aviation Safety Network, Quotes'](#) (site de partage d'expérience auquel ont accès les instructeurs membres de l'ANPI et les pilotes ou élèves-pilotes parrainés par ces instructeurs: <https://www.quotes-sgs.com/>).
- Echanges avec d'autres structures ou acteurs DTO (instructeurs notamment) au sein d'organismes présentant d'autres activités (aéroclub notamment) :
- Les contributions liées à une activité parallèle au DTO telles que la mise à disposition d'avion à des pilotes en dehors de toute formation réalisée par le DTO (pilote d'un aéroclub non en formation par exemple) sont encouragées et traitées autant que possible par le CPS au titre d'une veille externe.
- En aucun cas des retours d'évènements ou contributions indépendantes de l'activité spécifique du DTO ne peuvent faire l'objet d'un traitement obligatoire ou d'une transmission officielle (CRESAG, BEA) par le CPS du DTO.  
Le CPS pourra toutefois informer l'auteur d'un tel retour d'évènement qu'il doit faire une déclaration officielle.



## 8 PROMOTION DE LA SECURITE

### 8.1 PARTAGE D'EXPERIENCE : LE RETOUR « REX FFA »

La collecte des REX au niveau national fait l'objet d'un envoi récapitulatif chaque semaine, le dimanche soir.

Il a été décidé que tous les membres de l'Aéroclub de Montpellier seraient abonnés d'office à ce canal de retour d'expérience.

### 8.2 PUBLICATIONS

En interne, le SGS est supporté par l'édition d'un certain nombre de documents :

- « Flash Sécurité »,
- « Newsletter CPS »,
- « Courrier Membres »
- « Portail d'entrée Aérogest »

### 8.3 FONCTIONNEMENT DU SGS – REVUE DE SECURITE ANNUELLE

Le DTO doit remettre à l'autorité un compte-rendu d'activité annuel, indiquant un bilan du SGS. Ce bilan annuel comporte l'ensemble des informations suivantes :

- Liste des évènements (cf. § 2.2.4.2)
- Liste des actions de sécurité effectuées (principalement les publications diffusées)

### 8.4 COMMUNICATION INITIALE SGS

La page figurant en **Annexe 6** doit être mise à disposition des membres du DTO, par exemple par affichage dans les locaux.

L'adresse unique créée par le DTO afin de permettre le report d'évènements (obligatoires ou volontaires) et les contributions à la sécurité (analyse du fonctionnement du DTO) y est indiquée.



## ANNEXE 1

### 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.

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 de besoin afin d'obtenir un niveau de performance 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 aéro-club, 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 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 poursuivre la réalisation des vols au meilleur niveau de sécurité.

Le Président de la FFA





## ANNEXE 2



### ENGAGEMENT

DU

COMITE REGIONAL AERONAUTIQUE LANGUEDOC ROUSSILLON

CONVENTION AVEC LES AERO-CLUBS

La Fédération Française Aéronautique a décidé de s'impliquer dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité au sein de chaque aéro-club.

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

Dans ce cadre, le Comité Régional Aéronautique Languedoc Roussillon 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 aéro-clubs 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 aéro-clubs 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 aéro-clubs de la région.

Informant régulièrement la FFA du déroulement de ces actions.

Fait à Montpellier le 21/05/2013

Le Président du Comité Régional Aéronautique

Walter PRADUROUX

COMITÉ RÉGIONAL  
AÉRONAUTIQUE  
LANGUEDOC - ROUSSILLON  
45, rue des Algues Marines  
34250 PALAVAS LES FLOTS

Association régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901  
Adresse Postale : 45, rue des Algues Marines - 34250 PALAVAS LES FLOTS  
Siège Social : Aérodrome de Béziers - 34410 VIAS  
Téléphone : 08 94 07 15 81 • Mail : [comcr13@ffaa.fr](mailto:comcr13@ffaa.fr) • Site internet : [www.cra13.com](http://www.cra13.com)

Adhésion de l'Aéroclub de Montpellier à cette démarche

Le Président  
Marc CHABASSIER

## ANNEXE 3

Synop...		CARTOGRAPHIE DES MENACES ET DES ERREURS			Plan d'Action		Evaluation	
Menaces & Erreurs		Analyse	Mis en œuvre de et base documentaire	Véhicule Corrective	Indicateur	Réactif	Existence	
Description								
Sorties de piste DR-400			ManEx 1.1.1.3		Déclarator Aérégast / REX Erreurs non programmé	RP / F		
Surbrassage moteurs			Rapport aux pilotes Vidéo		Erreurs non programmé	Mécanicien		
Sur-réaction lors atterrissages			Rapport aux membres	Rectification par secrétaire	Temps de vol / temps réservé	Secrétaire		
Utilisation des sonorités			Convention avec la SAMM	Rappel aux pilotes	Nbre de déclarations	Secrétaire		
Complétude des livrets de progression			Rapport aux instructeurs		Nbre de livrets incomplets	RP		
Complétude des carnets de route			ManEx 3.1.10.3 ManEx 3.1.10.5		Nbre de carnets / Nbre de livrets	Secrétaire / RP		
Défaut procédure avec le DSAC			Consultation et diffusion des infos MIEFOR	Mise en conformité	Formes DSAC	Secrétaire / RP / Pilote		
Déclaration d'un événement en REX			ManEx 3.1.10.3.2		Tableau des déclarations REX	CPS		
Endommager le moteur et/ou un tiers au sol par non respect de la procédure mise en			Respect de la procédure		Déclarator Aérégast	RP / CPS		
Endommager les freins par défaut d'usage					Erreurs non programmé	RP / F		
Risques liés à l'atterrissage			ManEx 3.1.1.4 ManEx 3.1.9.3 ManEx 3.1.9.1.3.1.2			RP / F		
Cubillage des trépannets ou verrouillage des			Rapport aux pilotes et FI	Retour de la clé par pilote valide		Secrétaire		
Prise des clés par un pilote non conforme					alerne Aérégast	Secrétaire / RP		
Clé disponible pour avion non conforme			Mise à jour base Aérégast	Consignation du pilote		Secrétaire / RP		
Sauver la checklist - évaluation des risques			Mise à jour base Aérégast	Blocage des clés		Secrétaire / RP		
Endommager les avions dans le hangar et sur le parking			ManEx 2.2.1.1			RP / F		
Cubillage et/ou néglijer ce dans la réalisation de la visite prévol avec risque de dommage			Rapport aux pilotes		Erreurs non programmé / REX	Secrétaire		
Défaut de connaissance du ManEx ManOps			Utilisation de la checklist papier ManEx 3.1.3.1 ManEx 3.1.3.2		Déclarator Aérégast / REX	RP / F		
Risques liés aux visites			Signature du responsable d'inscription		Erreurs d'inscription agréé	Secrétaire		
Risques liés aux obstacles			ManEx 3.4.1 ManEx 3.4.3 ManEx 3.4.2		alerne DSAC / REX	RP / F		
					REX	RP / F		
					REX	RP / F		



## ANNEXE 3 (suite)

Synop.		CARTOGRAPHIE DES MENACES ET DES ERREURS			Evaluation	
Menaces & Erreurs		Plan d'Action			Echéance	
Description	Analyse	Mesure Préventive et base documentaire	Mesure Corrective	Indicateur	Réfèrent	Echéance
Risques liés à la météo locale	Reintrées maritimes	Rappel aux pilotes + carte VAC	REX		AP / F	
Risques liés aux particularités locales	Mixité trafic avions légers (PL) / Hélic	Rappel aux pilotes	REX		AP / F	
	Turbulence de sillage	ManEx 1.17.1.5			AP / F	
	Zone d'exposition au bruit	ManEx 1.18.3.4.2 et 3.5			AP / F	
	Travail ES-SW avec survol de l'eau	ManEx 1.17.1.4			AP / F	
	Survol d'étendue d'eau	ManEx 1.17.1.4			AP / F	
	Risque de collision aéroport	ManEx 1.17.1.5	démar de effarouchement	REX		
Risques liés aux espaces aériens de classe D		Rappel aux pilotes		Relève d'évènement DSNM / REX	AP / F	
Risques liés aux dépassements sol	Défaut de visibilité TWR sur le taxi 2	Rappel aux pilotes		REX	AP / F	
Risques liés à l'arrivée d'une nouvelle machine		Formation aux différences ManEx 1.11.3			AP / F	
Risques liés à la modification d'une formation		Rappel aux FI		A/R coulérier	AP / F	
Risques liés à l'arrivée d'un nouvel instructeur		ManEx 4.1 et 4.2			AP / F	
Risques liés aux vols avec passagers		ManEx 1.8.1			AP / F	
Risques liés aux vols avec plusieurs pilotes à bord		ManEx 1.7 (9)			AP / F	
Risques liés aux vols découverte		ManEx 1.8.2.1			AP / F	
Risques liés aux vols en instruction		ManEx 1.17.1.3			AP / F	



## ANNEXE 4

### 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.





## ANNEXE 5

- Un accident :

Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- Dans l'aéronef, ou

- En contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou

- Directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

b) L'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- Qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

- Qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2. — Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Note 3. — Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1.

Note 4. — Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le

Supplément F.

- Un incident :

Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.



Note. — Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale

pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le Supplément C.

• Un incident grave :

Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

Note 1. — La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

Note 2. — Le Supplément C donne des exemples d'incidents graves.

L'arrêté du 4 avril 2003 ([JORF n°92 du 18 avril 2003](#)) fixe la liste des incidents d'aviation civile devant être portés

à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) :

Annexe 2 (Incidents d'aviation civile concernant un aéronef qui n'est pas inscrit sur la liste d'un exploitant titulaire d'un certificat de transporteur aérien et qui n'est pas équipé d'un turbomoteur) :

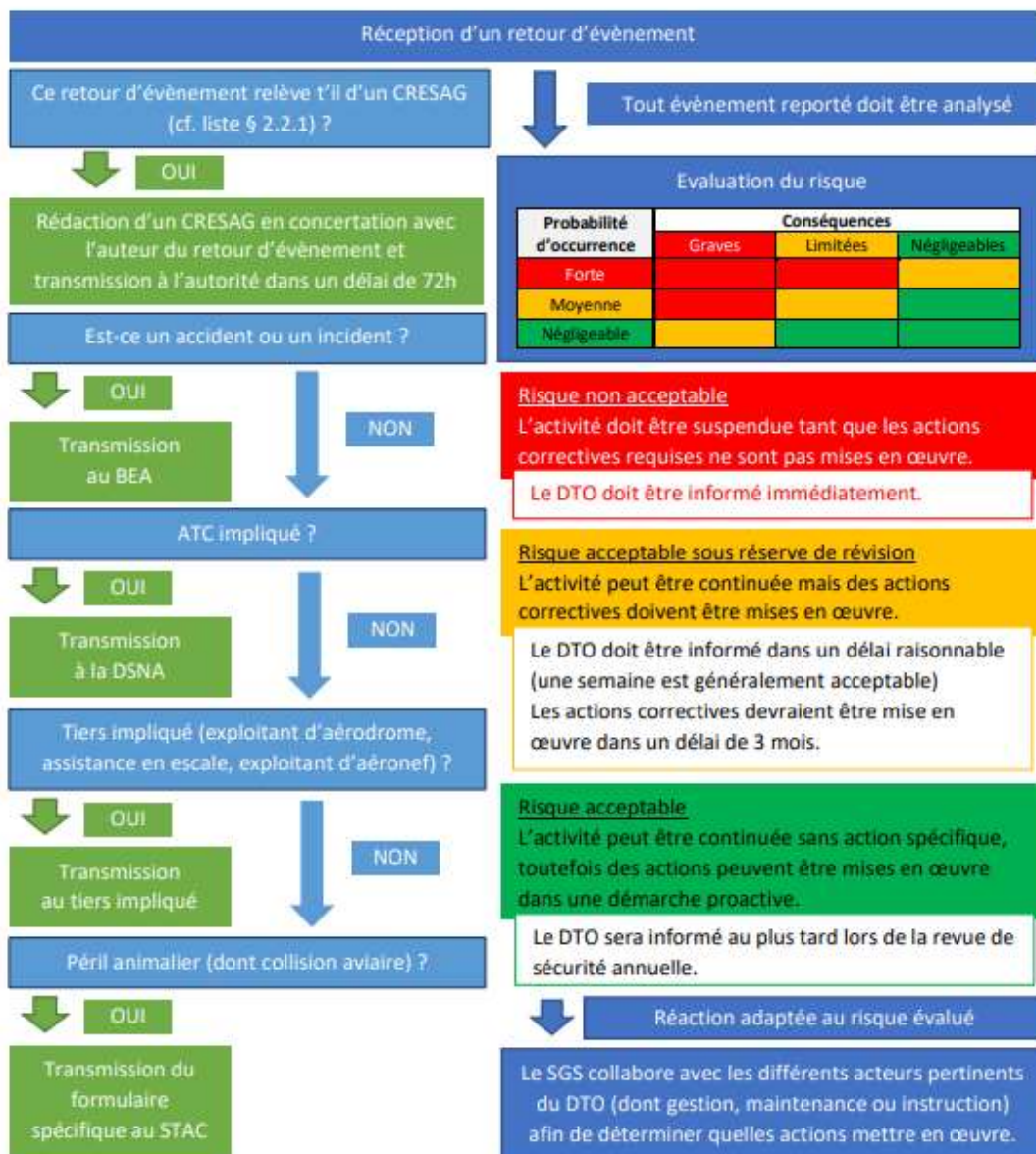
- Une quasi-collision ayant exigé une Manoeuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.
- Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.
- Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir d'une telle piste avec une très faible marge par rapport aux obstacles.
- Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.
- Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.
- Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.
- Tout événement qui a exigé l'utilisation des réserves d'oxygène de secours par l'équipage de conduite
- Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moteur qui n'est pas classée comme un accident.
- Des pannes multiples d'un ou de plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.
- Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.
- Toute situation relative au carburant qui exigerait du pilote qu'il déclare une urgence.
- Des incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef. Toute perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.
- Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.



## ANNEXE 6

### Formulaire SGS

Chaque évènement reporté doit faire l'objet d'un traitement selon le schéma suivant :







## ANNEXE 7

### Affiche SGS

# Systeme de Gestion de la Sécurité

## Objectifs

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) requis dans le cadre du DTO permet la notification d'évènement obligatoire comme volontaire et la promotion de la sécurité. L'anonymat et la culture non punitive représentent les bases fondatrices du SGS dont les acteurs sont garant.

## Report d'évènement

Transmettez tous les évènements ayant mis en jeu la sécurité au sein du DTO au SGS qui vous aidera à déterminer si une communication obligatoire est requise (CRESAG : Compte-rendu d'Evènement en Aviation Générale).

Si un CRESAG est requis, le SGS doit être informé dans un délai de 72 h.

## Contribution spontanée

Pilotes, élèves-pilotes, instructeurs, mécaniciens, toutes les personnes impliquées dans le fonctionnement du DTO sont encouragées à contribuer à l'amélioration de la sécurité. Une remarque, une suggestion d'amélioration, dites-le au SGS !

## Une adresse unique pour tous vos messages

Les responsables du SGS s'engagent à garantir l'anonymat de vos messages.

Email SGS