

2024

POLITIQUE DE SÉCURITÉ AÉROCLUB PARIS-EST



Aéroclub Paris-Est

01/12/2024

AÉROCLUB PARIS-EST
POLITIQUE DE SÉCURITÉ
VERSION 03

SUIVI DES MODIFICATIONS

Version	Date	Page(s)	Nature des modifications
01	13/09/2024	-	Création
02	15/09/2024	5	Modification « Représentant Légal »
03	08/11/2024	2,5,7,9,10 et 12	Modifications suite remarques DSAC

VALIDATION DU DOCUMENT

	Rédacteur	Relecteurs	Approbateur
Fonction Nom	Correspondant Sécurité Michel BERTAUT	Responsable pédagogique Jean Pierre BERTAUT	Représentant Légal Patrice INVERNIZZI
Date	01/12/2024	03/12/2024	03/12/2024

TABLE DES MATIÈRES

1- GÉNÉRALITÉS.....	4
1.1. OBJECTIF DU DOCUMENT.....	4
1.2. CONTRÔLE DU DOCUMENT.....	4
1.3. ORGANISATION DE L'AÉROCLUB	4
1.4. RESPONSABILITÉS DE L'ENCADREMENT.....	5
1.5. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL	6
2- MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ	7
2.1 PREAMBULE.....	7
2.2 RESPONSABILITÉS DU COMMANDANT DE BORD.....	7
2.3 PROCÉDURE DE REPORT D'ÉVÉNEMENT (voir Annexe 1).....	8
2.4 MENACES IDENTIFIÉES A LOGNES ET PARADES MISES EN PLACE.....	10
2.5 BRIEFINGS SÉCURITÉ MENSUELS.....	111
2.6 CONDITIONS POUR LÂCHER UN ÉLÈVE EN SOLO	111
2.7 INTEGRATION NOUVEAU MEMBRE.....	111
2.8 INTEGRATION NOUVEL INSTRUCTEUR.....	111
2.9 AUTORISATION PARENTALE	111
ANNEXE 1	12
ANNEXE 2	13
ANNEXE 3	14

1-GÉNÉRALITÉS

1.1. OBJECTIF DU DOCUMENT

Ce document décrit la politique de sécurité de l'Aéroclub Paris-Est.

Il détaille l'organisation de l'aéroclub ainsi que la politique mise en œuvre dans la prévention et la gestion des événements relevant de la sécurité dans le cadre de son activité.

1.2. CONTRÔLE DU DOCUMENT

Ce document est géré par l'Aéroclub Paris-Est/Les Goélands/Créteil (ACPEGC) et pourra être mis à jour par le Correspondant Sécurité ou par un membre du club explicitement missionné.

Une mise à jour sera réalisée en cas d'évolution de procédure interne ou émanant de l'administration (FFA, DGAC), le numéro de version sera alors incrémenté et les modifications seront validées par les différents intervenants.

1.3. ORGANISATION DE L'AÉROCLUB

L'Aéroclub Paris-Est est une association régie par la loi de 1901 qui a pour but la pratique du vol moteur.

C'est un organisme **déclaré** dit DTO (Declared Training Organisation) et forme :

- à la licence de pilote privé (PPL)
- à la licence de pilote de loisir (LAPL)
- au LAPL vers le PPL
- à la qualification SEP
- au vol de nuit

Le DTO est surveillé par la DSAC Nord :

- Vérification de la conformité des programmes de formation à la PART-FCL,
- Vérification des dispositions réglementaires du DTO,
- Inspections programmées ou inopinées (en cas de problème de sécurité par exemple).

1.4. RESPONSABILITÉS DE L'ENCADREMENT

Le Représentant Légal (Président de l'Aéroclub)

Ses attributions sont définies dans le Règlement Intérieur de l'Association ainsi que dans l'AIRCREW DTO.GEN.210

Il est responsable :

- De la gestion et de l'exploitation de l'Aéroclub
- De l'engagement de l'Aéroclub auprès de l'Administration et de l'Autorité

Le Responsable Pédagogique (RP)

Il supervise la formation aéronautique de l'aéroclub et rend compte à l'Autorité par un bilan annuel. Voir DTO.GEN.210.2

Il est responsable :

- De l'adéquation des formations avec les engagements DTO et aux exigences part-FCL de l'AIRCREW
- De la tenue à jour des programmes de formation et de la réalisation effective des formations définies
- De veiller à l'harmonisation des pratiques entre les instructeurs
- D'évaluer le suivi pédagogique des Instructeurs, de suivre la validité de leurs licences et de leurs qualifications
- De veiller à une bonne intégration de la formation au vol et de l'instruction théorique
- De la supervision des progrès de chaque stagiaire

Il est secondé dans sa tâche par un Responsable Pédagogique Adjoint qui supervise plus particulièrement la formation Vol de Nuit.

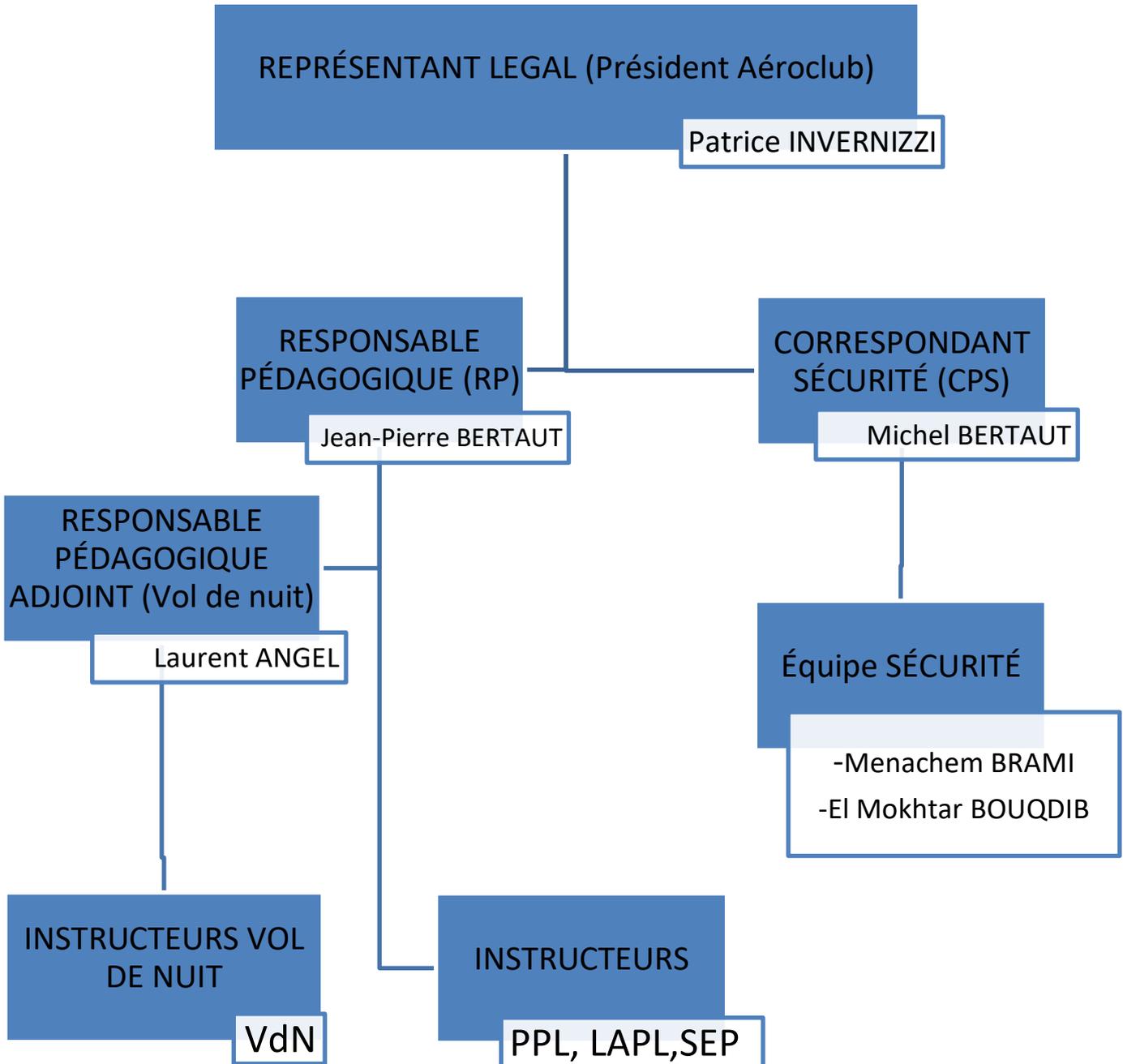
Le Correspondant Prévention – Sécurité (CPS)

Il est chargé d'animer la politique de sécurité de l'aéroclub auprès des membres de l'Aéroclub et de l'encadrement. Il met en œuvre des actions de prévention et d'amélioration de la sécurité.

La politique de sécurité couvre les principes :

- D'identification et d'évaluation des risques
- De retour d'expérience (interne au club et vis-à-vis de l'autorité)
- De mise en œuvre d'actions de prévention

1.5. ORGANIGRAMME FONCTIONNEL



2-MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

2.1 PRÉAMBULE

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ S'INSCRIT DANS UN CADRE DE CULTURE JUSTE

Règlement (UE) 376/2014 : Culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnée à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

La survenance d'un accident résulte toujours de plusieurs causes simultanément réunies et dont l'enchaînement aggrave les conséquences prévisibles.

La sécurité est l'affaire de tous, au sol comme en vol. À ce titre, les pilotes, leurs passagers, l'encadrement ainsi que tout le personnel de l'aéroclub est concerné car nous pouvons tous être impliqués ou témoins d'événements qui mettent en jeu la sécurité.

En vol, le premier acteur de la sécurité est le commandant de bord.

2.2 RESPONSABILITÉS DU COMMANDANT DE BORD

Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de l'application des règles de l'air à la conduite de son aéronef ; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.

Le Pilote Commandant de Bord :

- Est responsable de la sécurité de l'aéronef et de tous les passagers,
- Est responsable de l'entreprise, la poursuite, l'interruption ou le déroutement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité,
- S'assure du respect de toutes les procédures opérationnelles et des listes de vérification conformément au manuel approprié.
- Respecte le règlement intérieur de l'Aéroclub.
- N'entreprend un vol que s'il a la certitude que toutes les limitations opérationnelles :
 - L'aéronef est en état de vol,
 - L'ensemble de la documentation de l'aéronef existe, est valide et à jour,
 - Les instruments et équipements requis pour l'exécution de ce vol sont installés à bord et fonctionnent correctement, sauf si des équipements en panne sont autorisés par la MEL,
 - Tous les équipements et bagages sont correctement chargés et arrimés,
 - Les limitations opérationnelles de l'aéronef indiquées dans le manuel de vol de l'aéronef ne seront

AÉROCLUB PARIS-EST
POLITIQUE DE SÉCURITÉ
VERSION 03

dépassées à aucun moment du vol (notamment en termes de masses et de centrage ou de distances de décollage et d'atterrissage).

- N'entreprend pas de vol s'il est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque, du fait d'une blessure, d'une maladie, de la fatigue ou des effets de psychotropes, notamment suite à la consommation d'alcool
- Ne poursuit pas le vol au-delà de l'aérodrome le plus proche accessible compte tenu des conditions météorologiques, lorsque ses capacités, à exercer ses fonctions sont nettement réduites pour des raisons telles que la fatigue ou la maladie,
- Signale au service de la circulation aérienne (ATS) toute condition météorologique ou de vol dangereuse susceptible d'avoir une incidence sur la sécurité du vol ou d'autres aéronefs :
 - Dans une situation d'urgence exigeant une décision et une réaction immédiates, le pilote commandant de bord prend toute mesure qu'il estime nécessaire dans ces circonstances. Il peut, dans un tel cas, s'écarter des règles ainsi que des procédures et méthodes opérationnelles dans l'intérêt de la sécurité.
 - Le pilote commandant de bord informe l'autorité appropriée la plus proche par le moyen le plus rapide à sa disposition de tout accident ayant entraîné une blessure grave ou le décès d'une personne ou des dommages importants sur l'aéronef ou des dommages matériels.
- Enregistre et communique les défauts connus ou présumés de l'aéronef à la fin du vol ou d'une série de vols sur le tableau et auprès de l'encadrement ou du pilote qui aura réservé l'aéronef après lui.

2.3 PROCÉDURE DE REPORT D'ÉVÉNEMENT (voir Annexe 1)

Toute personne (pilote, élève, instructeur, membre de l'aéroclub) ayant observé un écart aux bonnes pratiques ou aux règles internes, un danger ignoré jusque-là ou souhaitant proposer un axe d'amélioration peut en faire part au CPS ou à un membre de l'encadrement.

Le déclarant peut prendre contact avec le CPS (ou un membre de l'équipe Sécurité) ou de l'équipe pédagogique qui transmettra l'information.

Le déclarant est encouragé à utiliser l'outil en ligne REX FFA qui a été mis en place pour l'ACPEGC.

Les points à retenir sont les suivants :

- Le REX est traité de manière anonyme – seul le déclarant pourra choisir de lever l'anonymat
- Le REX est à l'initiative du déclarant
- Le REX est géré par une équipe identifiée et animée par le CPS
- Le REX a une finalité pédagogique
- Le REX est accessible via le site de l'Aéroclub Paris-Est (SÉCURITÉ/Déclarer Évènement)

Remarque : Le déclarant est néanmoins encouragé à se faire connaître du CPS ou d'un membre de l'encadrement pour affiner l'analyse et participer aux réflexions sur les actions correctives et préventives à mettre en place.

L'outil REX FFA permet également aux membres de s'abonner : ils recevront ainsi automatiquement les publications internes, ainsi que les publications nationales par courrier électronique.

AÉROCLUB PARIS-EST
POLITIQUE DE SÉCURITÉ
VERSION 03

Lorsqu'un REX est saisi, seuls les membres de l'équipe Sécurité sont informés. Ils l'administrent, le clôturent et selon sa nature, **le CPS veille à conserver l'anonymat du déclarant** et :

- Le publie au niveau local → le REX est accessible aux membres de l'ACPEGC uniquement
- Le publie au niveau fédéral → le REX est accessible à tous les pilotes qui utilisent l'application
- Transmet un CRESAG à l'autorité (DSAC au minimum) si nécessaire.

Le Compte-rendu d'Événement de Sécurité d'Aviation Civile ou CRESAG est un document à transmettre à l'administration, dans un délai de 72 heures.

Le CRESAG est obligatoire si le REX correspond à l'une des situations listées dans l'annexe V du règlement d'exécution (UE) 2015/1018 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) no 376/2014

Exemples d'événements entraînant la rédaction d'un CRESAG:

- *Perte de contrôle involontaire*
- *Atterrissage hors-piste*
- *Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef*
- *Incursion de piste*
- *Sortie de piste*
- *Vol effectué avec un aéronef inapte au vol*
- *Vol involontaire en conditions IMC*
- *Vibration anormalement forte*
- *Commande de vol ne fonctionnant pas correctement*
- *Défaillance importante de la structure de l'aéronef*
- *Perte d'un élément de la structure de l'aéronef*
- *Défaillance d'un moteur, d'une hélice*
- *Fuite d'un fluide avec risque d'incendie*
- *Interaction avec les Services de la Navigation Aérienne*
- *Non-respect de l'espace aérien*
- *Événement entraînant un appel d'urgence*
- *Incendie, explosion ... à l'intérieur de l'aéronef*
- *Incapacité du pilote à effectuer toute tâche*
- *Collision (sol, air) avec un autre aéronef*
- *Quasi-collision (sol, air) avec un autre aéronef*
- *Impact d'animaux ayant provoqué des dégâts*
- *Interférence causée par des armes à feu, laser*
- *Impact de foudre provoquant des dégâts*
- *Fortes turbulences ayant entraîné des blessures*
- *Givrage ... avec mise en danger de personnes*
- *Tout évènement ayant eu un impact sur la sécurité*

2.4 MENACES IDENTIFIÉES A LOGNES ET PARADES MISES EN PLACE

ENVIRONNEMENT

-Proximité de Paris – R275 et classes A (VFR interdits) :

- ✓ Les instructeurs insisteront sur ce point lors des lâchers pilotes et élèves.
- ✓ Départs uniquement vers l'est, le sud-est et le sud.
- ✓ Contact recommandé avec Seine-Info et Paris-Info dès la sortie de Lognes.
- ✓ Consignes à appliquer rapidement en cas d'égarément : utiliser un GPS et le VOR de Coulommiers, voler à 1500ft QNH, contacter Lognes TWR, Seine-Info ou Paris-Info.

-Riverains :

- ✓ Respect des tours de piste dans la limite de la sécurité.
- ✓ Respect de la charte signée entre le GALE et les riverains.

INFRASTRUCTURES

-Piste en dur de 700 mètres :

- ✓ Tenue des éléments en finale (surtout plan et vitesse).
- ✓ Précision du plan de descente et du point de toucher des roues lors de l'atterrissage.
- ✓ La piste en herbe pouvant être « grasse », ne pas hésiter à effectuer un arrêt complet.

-Pistes parallèles :

- ✓ QFU08 : tenue de la trajectoire après décollage avec altération de Rm au 120° au seuil de la gazonnée (ou son travers si décollage de la dure) pour ne pas gêner les autres trafics.
- ✓ QFU 26 : tenue de l'axe après décollage pour ne pas interférer avec l'autre piste.

PROCÉDURES

-Terrain de Lognes :

- ✓ Application consignes carte VAC LFPL RMZ active ou RMZ inactive.
- ✓ Connaissance de la procédure « panne radio » et des conséquences si RMZ inactive.
- ✓ Risque de conflit lors de l'intégration en Vent Arrière 08 si un trafic est en Vent Traversier 08 (ou inversement).

-Instruction :

- ✓ Exercice « panne moteur au décollage » non recommandé au QFU 26 (pas de dégagement).
- ✓ Possible charge de travail élevée (nombreux trafics, nombreuses contraintes).

FLOTTE

-DR400 avec frein à main (ancienne génération) pour 3 avions (RU, KZ et HA) et 1 avec freins aux pieds (QU) :

- ✓ Les instructeurs insisteront sur cet équipement lors des lâchers pilotes et élèves.
- ✓ Intégration systématique au briefing avant décollage et briefing arrivée.

2.5 BRIEFINGS SÉCURITÉ MENSUELS

De façon régulière, tout au long de l'année, il est organisé des Briefings Sécurité à destination des pilotes pour leur permettre de se tenir à jour des évolutions techniques, réglementaires et procédurales. Ce moment permet aussi d'échanger sur des évènements particuliers (REX)

Il est obligatoire pour chaque pilote d'y assister au minimum 1 fois dans l'année (validités surveillées via l'outil OpenFlyers, réservations impossibles le cas échéant).

Les élèves-pilotes sont dispensés de cette obligation.

Le suivi des briefings et des participants est effectué par le Correspondant Sécurité. Le support de la présentation reste disponible sur le Drive de l'aéroclub.

2.6 CONDITIONS POUR LÂCHER UN ÉLÈVE EN SOLO

Les instructeurs pourront se référer au guide DSAC « Supervision des Vols Solo » Edition 01 du 15 avril 2021.

Les conditions pour lâcher un élève en solo sont répertoriées dans le document « Check-list solo supervisé » (voir annexe 2)

2.7 INTÉGRATION NOUVEAU MEMBRE

Tout nouveau membre s'engage à lire et appliquer le présent document de la même manière que le règlement intérieur.

Lors de son intégration à l'aéroclub, un briefing sera effectué par l'instructeur référent et portera sur les particularités de l'aéroclub, de la plate-forme et du vol en région parisienne.

2.8 INTÉGRATION NOUVEL INSTRUCTEUR

Tout nouvel instructeur sera briefé sur les particularités de l'aéroclub, de la plate-forme et du vol en région parisienne.

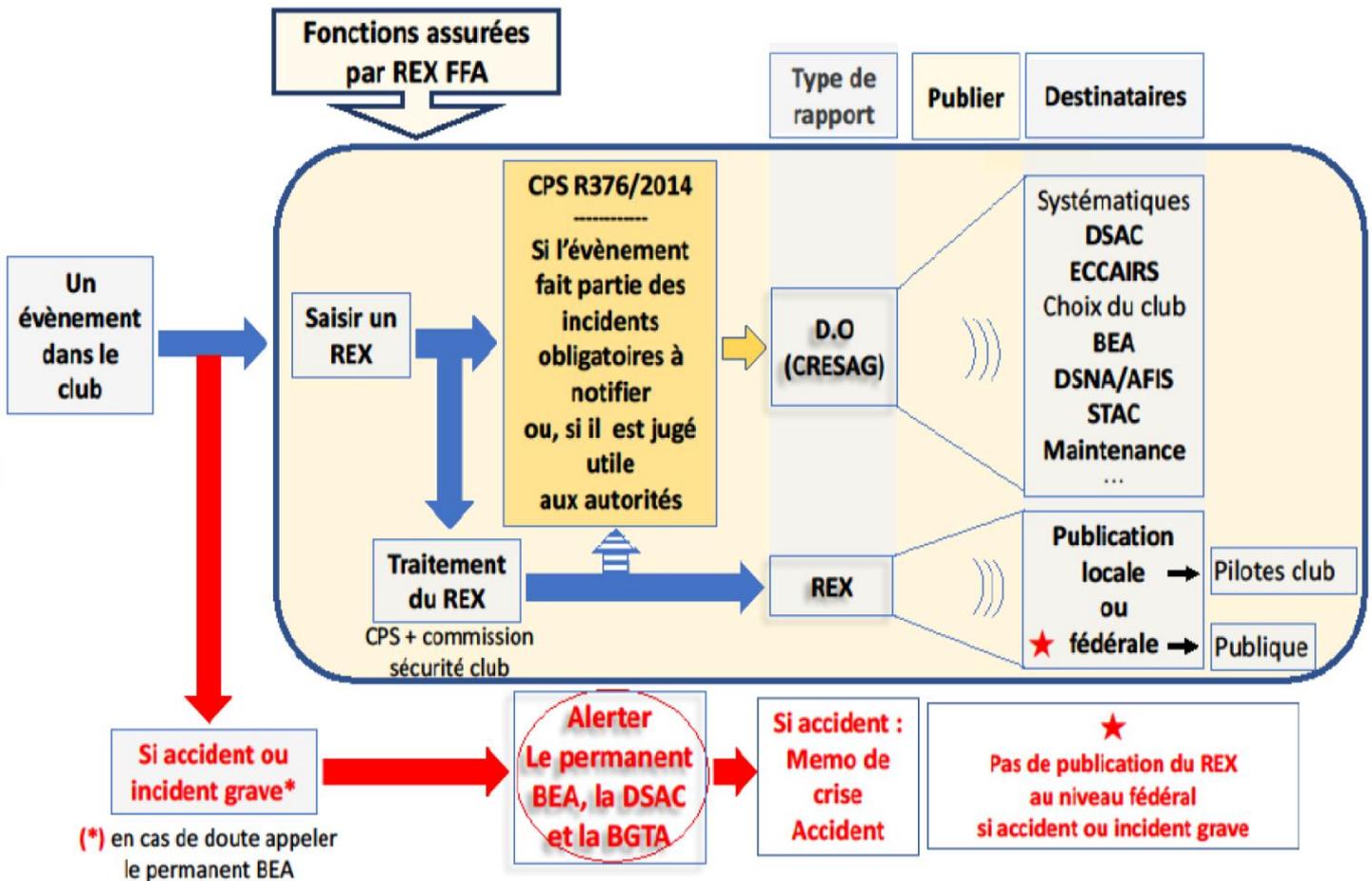
Ses licences, qualifications et aptitudes seront vérifiées par le RP, qui pourra effectuer un vol de standardisation avec le nouvel instructeur.

Ce vol pourra être délégué à un autre instructeur expérimenté.

2.9 AUTORISATION PARENTALE

Dans le cadre de la formation d'un élève mineur, il est nécessaire de **faire signer par toutes les personnes concernées** préalablement aux vols avec ou sans instructeur une autorisation parentale à archiver dans le dossier électronique du club (Voir annexe 3 pour le modèle)

ANNEXE 1



Pour notifier un évènement aéronautique important, un seul numéro :

191

Exemples : accident aérien, incident grave, disparition,...

ANNEXE 2

CHECK-LIST SOLO SUPERVISÉ

RAPPEL : seul l'instructeur qui signe le carnet de vol d'un élève est responsable en cas de problème.

Dans tous les cas, **présence de l'instructeur obligatoire** sur le terrain lors du briefing avant le vol (pas de briefing par téléphone ou la veille, etc...) afin de vérifier la préparation complète du vol de l'élève, les conditions du jour et l'état physique et mental de l'élève ainsi que l'état de l'avion et sa navigabilité.

Une fois le carnet de vol signé, l'instructeur peut déléguer la présence sur l'aérodrome à un autre instructeur au besoin afin qu'il y ait toujours quelqu'un de joignable en cas de problème.

Seul un instructeur ayant volé avec l'élève peut lui signer son solo (pour éviter les problèmes de responsabilités). Si ce n'est pas son instructeur référent qui signe le solo, l'instructeur doit avoir au minimum fait quelques tours de pistes avec l'élève pour un solo tour de piste et une navigation pour un solo navigation (même local) et mettre au courant l'instructeur référent de l'élève.

Avant chaque lâché, l'élève doit :

- ✓ Avoir un médical valide
- ✓ Avoir suivi un briefing avec son instructeur
- ✓ Avoir son carnet de vol annoté conformément au manuel de formation
- ✓ Être en bon état physique et mental

Pour un **lâché tour de piste** et local, l'élève doit avoir fini toute la phase **1 « Maniabilité »** conformément au manuel de formation (virage grande inclinaison, décrochage en virage, vol moteur réduit inclus) et effectué un vol de validation des compétences.

Pour un **lâché navigation**, l'élève doit avoir son théorique et fini toute la phase **2 « Navigation »** conformément au manuel de formation avec un vol de contrôle avant lâcher satisfaisant.

Limitations lâché solo :

Le but est de faire voler l'élève en toute sécurité sans ajouter de contraintes temporelles et météorologiques. Ce sont des minimums qui doivent être adaptés en fonction de l'élève et des conditions du jour de manière

plus restrictive uniquement :

- Ne pas prévoir un départ de vol solo supervisé qui provoquerait un retour après CS-1H. Le but étant de laisser une marge d'1 heure avant le coucher du soleil en cas de problèmes.
- La visibilité sur les terrains de départs, arrivées et déagements doit être supérieur à 10 km, pas d'intempéries prévues, ni de CB (même en TEMPO) et une visibilité minimale de V8 sur les TEMSI.
- Un plafond supérieur de 500ft à l'altitude du tour de piste pour les tours de pistes et 1000ft au-dessus de la plus haute altitude de sécurité pour les navigations.
- Un vent de travers maximum de 12kts et 15kts de vent de face sur tous les terrains utilisables (rafale incluse).

Pour les instructeurs restreints, pas de course à la signature. Le but de la restriction est d'accumuler de l'expérience. Il est rappelé que son superviseur a le droit de ne pas signer la liste de ses solos supervisés s'il considère qu'ils ont été obtenus de manière abusives.

ANNEXE 3



AÉROCLUB PARIS-EST-CRÉTEIL-LES GOÉLANDS
AÉRODROME DE LOGNES

Objet : AUTORISATION PARENTALE POUR MINEUR

À FAIRE SIGNER PAR TOUTES LES PERSONNES CONCERNÉES

Je soussigné..... (père)

Je soussignée..... (mère)

Je soussigné..... (représentant légal)

Autorise mon fils / ma fille..... né(e) le.....

à pratiquer le vol moteur dans le cadre de l'aéroclub PARIS-EST de Lognes-Émerainville.

J'ai conscience que cette pratique peut l'amener à être seul à bord d'un aéronef en tour de piste, vol local ou de navigation, sous la supervision d'un instructeur (vol "solo supervisé")

Personne à contacter en cas d'urgence :

Téléphone :

Fait à....., le

SIGNATURES

(Mention manuscrite « lu et approuvé »)