

MANUEL D'ORGANISATION

Aéroclub du CRNA Est

Version du 01/11/2023



Contenu

Tableau de suivi des mises à jour	3
Caractéristiques de DTO (DTO.GEN.115)	4
Autorité compétente (DTO.GEN.105)	5
Activité (DTO.GEN.110)	6
Organigramme et encadrement (DTO.GEN.210)	6
Responsabilités (DTO.GEN.210)	7
Instructeurs (DTO.GEN.210 / DTO.GEN.260)	8
Programme de formation (DTO.GEN.230)	8
Aérodromes et sites d'exploitation (DTO.GEN.250)	9
Aéronefs (DTO.GEN.240)	10
Installations (DTO.GEN.215)	10
Archivage (DTO.GEN.220)	11
Revue interne annuelle et rapport annuel d'activité (DTO.GEN.270)	12
Accès (DTO.GEN.140)	13
Annexe 1 : Composition des organes de décision de l'Aéroclub	14
Annexe 2 : Règles de ristourne sur cotisations	15
Annexe 3 : Politique de sécurité (DTO.GEN.210)	16

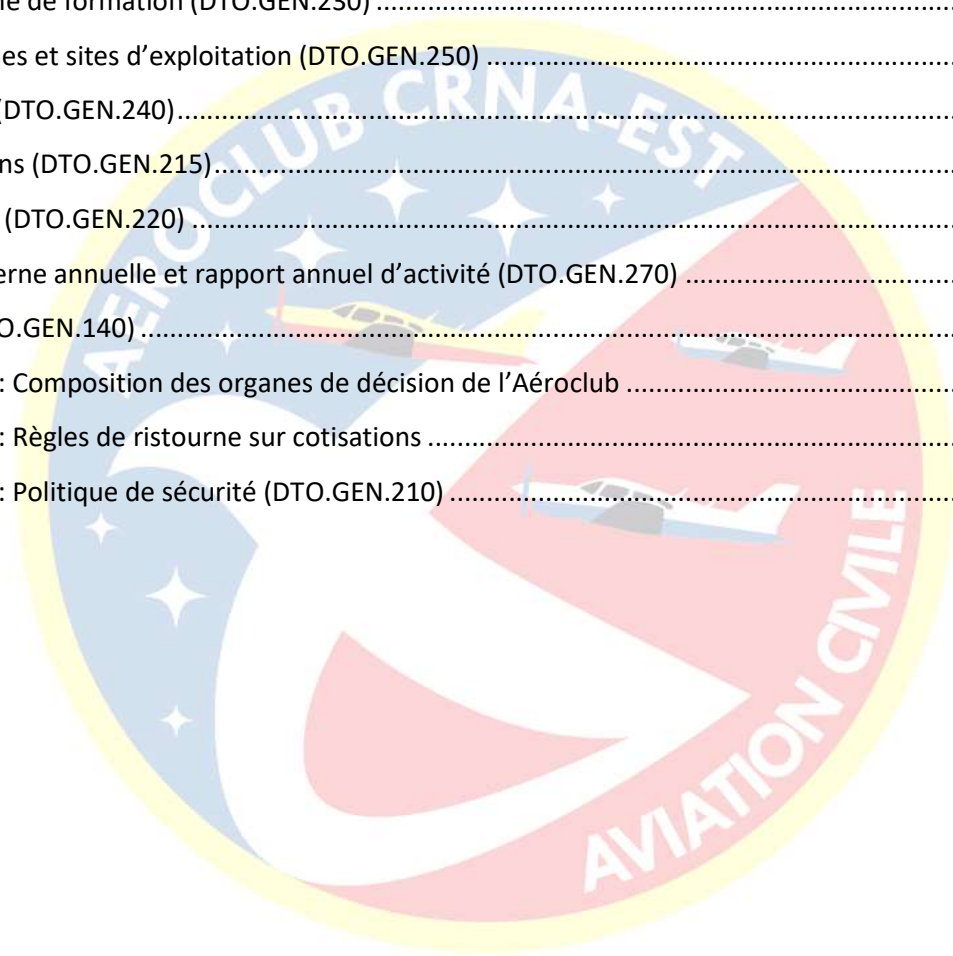


Tableau de suivi des mises à jour

Date	Objet	Rédacteur
01/01/2020	Initialisation DTO et documents	V. BOBIN
01/10/2022	Modifications liste d'instructeurs et tiers 2022 du CA, intégration de l'annexe 2 sur les ristournes	V. BOBIN
01/04/2023	Modifications liste d'instructeurs	V. BOBIN
01/11/2023	Suppression F-GIRP, correction sur tiers 2023 du CA, MAJ programmes de formation, remise en forme de la politique sécurité	V. BOBIN



Caractéristiques de DTO (DTO.GEN.115)

1. Identification de l'Aéroclub du CRNA Est

L'aéroclub du CRNA Est est un DTO (Declared Training Organisation) FR-DTO-0290 dont le siège est situé :

Aérodrome de Reims-Prunay, 51360 PRUNAY

2. Statuts

Les statuts en vigueur sont ceux du 01/01/2020.

3. Site Principale

Le site principal du DTO est l'aérodrome de Reims-Prunay



Autorité compétente (DT0.GEN.105)

La DSAC/IR de rattachement est la DSAC/Nord-Est

DSAC-NE
Aéroport de Strasbourg Entzheim
CS 60003 Entzheim
67836 TANNERIES Cedex

DSAC Nord-Est



Mars 2017

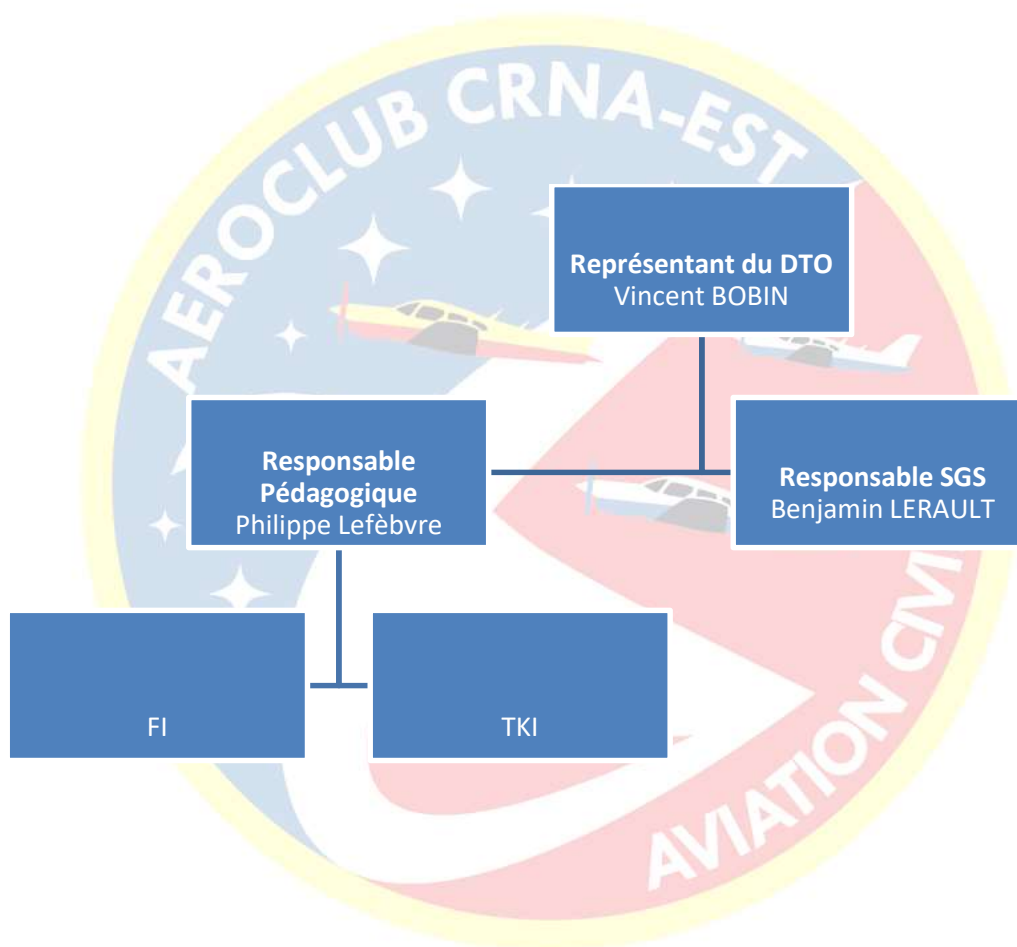


Activité (DTO.GEN.110)

Avion :

- Formation théorique pour LAPL(A) et PPL(A) ;
- Formation vol pour LAPL(A) et PPL(A) ;
- Formation aux qualifications de classe SEP (terre) ;
- Formation à la qualification supplémentaire vol de nuit

Organigramme et encadrement (DTO.GEN.210)



Responsabilités (DTO.GEN.210)

➤ Représentant du DTO :

- Il veille à ce que le DTO et ses activités soient conformes avec les exigences réglementaires applicables et avec sa déclaration.
- Il développe et établit une politique de sécurité qui assure que les activités du DTO sont exécutées en sécurité.
- Il veille à ce que le DTO adhère à la politique de sécurité et il prend les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs de la politique de sécurité.
- Il fait la promotion de la sécurité au sein du DTO.
- Il veille à ce que le DTO dispose de suffisamment de ressources pour que les activités soient exécutées de manière efficace.

➤ Responsable pédagogique :

- Il veille à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences de la Part FCL et avec les programmes de formation du DTO.
- Il est responsable de l'intégration satisfaisante des aéronefs ou des FSTD et de l'instruction théorique.
- Il supervise la progression de chaque stagiaire.
- Il est responsable de la supervision des responsables pédagogiques délégués dans le cas de l'utilisation de bases secondaires.

Instructeurs (DTO.GEN.210 / DTO.GEN.260)

➤ Instructeurs sol :

nil

➤ Instructeurs Vol :

Jean-François DELABARRE FI(A) n°00137445
Renan JOYEUX FI(A) n°00049773
Philippe LEFEBVRE FI(A) n°00146353

La standardisation de l'instruction s'opère par :

- L'utilisation des programmes d'instruction ANPI
- Un dialogue ouvert entre les instructeurs et le responsable pédagogique (difficulté éventuelle, coordination si changement d'élève/instructeur...)
- Le guide de l'instructeur VFR ENAC (mis à disposition des FI, tablette et une version papier disponible au club)
- Au minimum une réunion annuelle instructeurs
- Une vérification périodique des dossiers des élèves (livret de progression) assurée par le responsable pédagogique.

Programme de formation (DTO.GEN.230)

Vol de Nuit	ANPI (Formation théorique et pratique REV1 V1 8 avril 2020)
LAPL	ANPI (Formation LAPL REV2 V2 13 mars 2023)
PPL	ANPI (Formation PPL REV2 V2 13 mars 2023)
Qualification SEP	ANPI (Formation SEP REV1- Version 1 -20 février 2023)

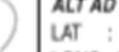
Aérodromes et sites d'exploitation (DTO.GEN.250)

Aérodrome de Reims Prunay
51360 PRUNAY

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Ouvert à la CAP
Public air traffic
27 APR 17

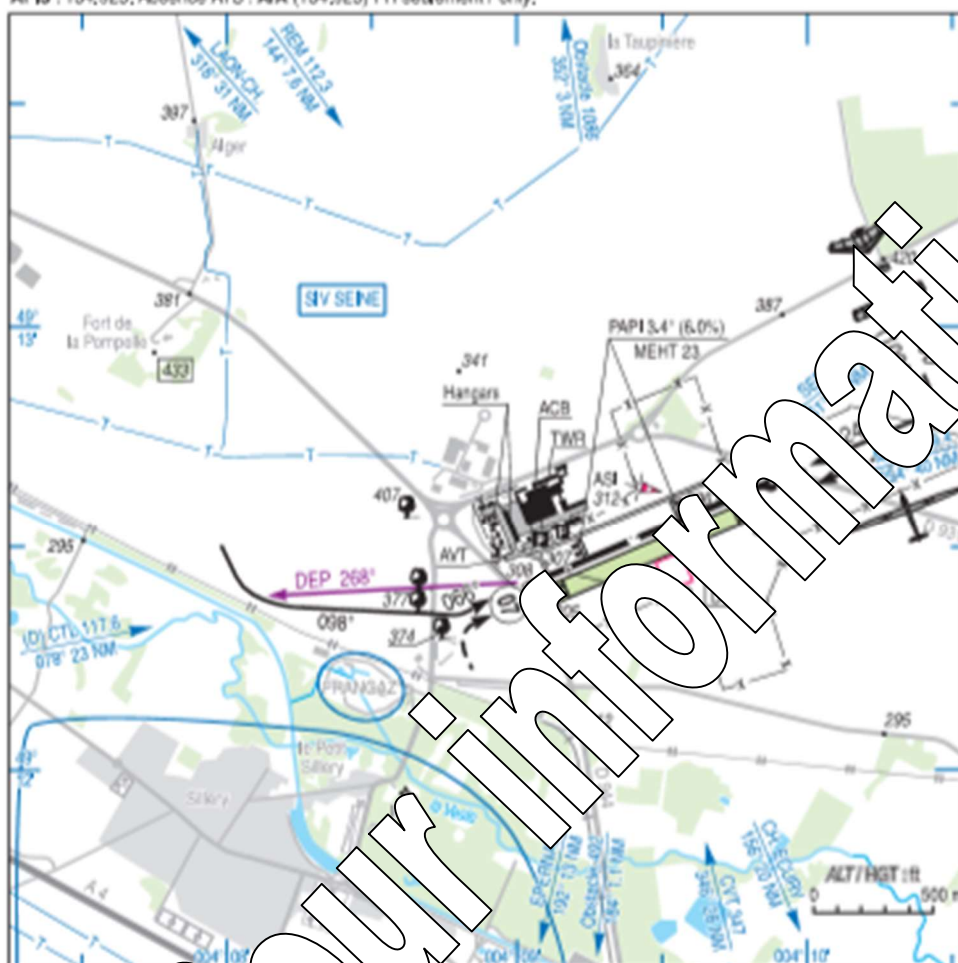
REIMS PRUNAY
AD 2 LFQA ATT 01

					ALT AD : 313 (12 hPa) LAT : 49 12 31 N LONG : 004 09 24 E	LFQA VAR : 1°E (15)
---	---	---	---	---	--	-------------------------------

APP : NIL

TYWR : NIL

AFIS : 134,925, Absence ATS : A/A (134,925) FR seulement / only.



RWY	QFE	QNH	Altitude	Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
07	066	246	30	revêtue	16F/C/W/T	1110 (1)	1110 (1)	945 (1)
25	246			Paved		1110 (1)	1110 (1)	795 (1)
07R	066	996		Non revêtue		995	996	935
25L	246			Unpaved		995	996	834

(1) Voir / see TXT 01

Aides lumineuses :
RWY 07/25 : BI
PCL

Lighting aids :
RWY 07/25 : LIL
PCL



AMDT 05/17 CHG : piste en herbe, emprise, distances déclarées RWY 07R/25L.

© SIA

Aéronefs (DTO.GEN.240)

La flotte est constituée de

- F-BVOL PA28 180ch, propriété de l'aéroclub

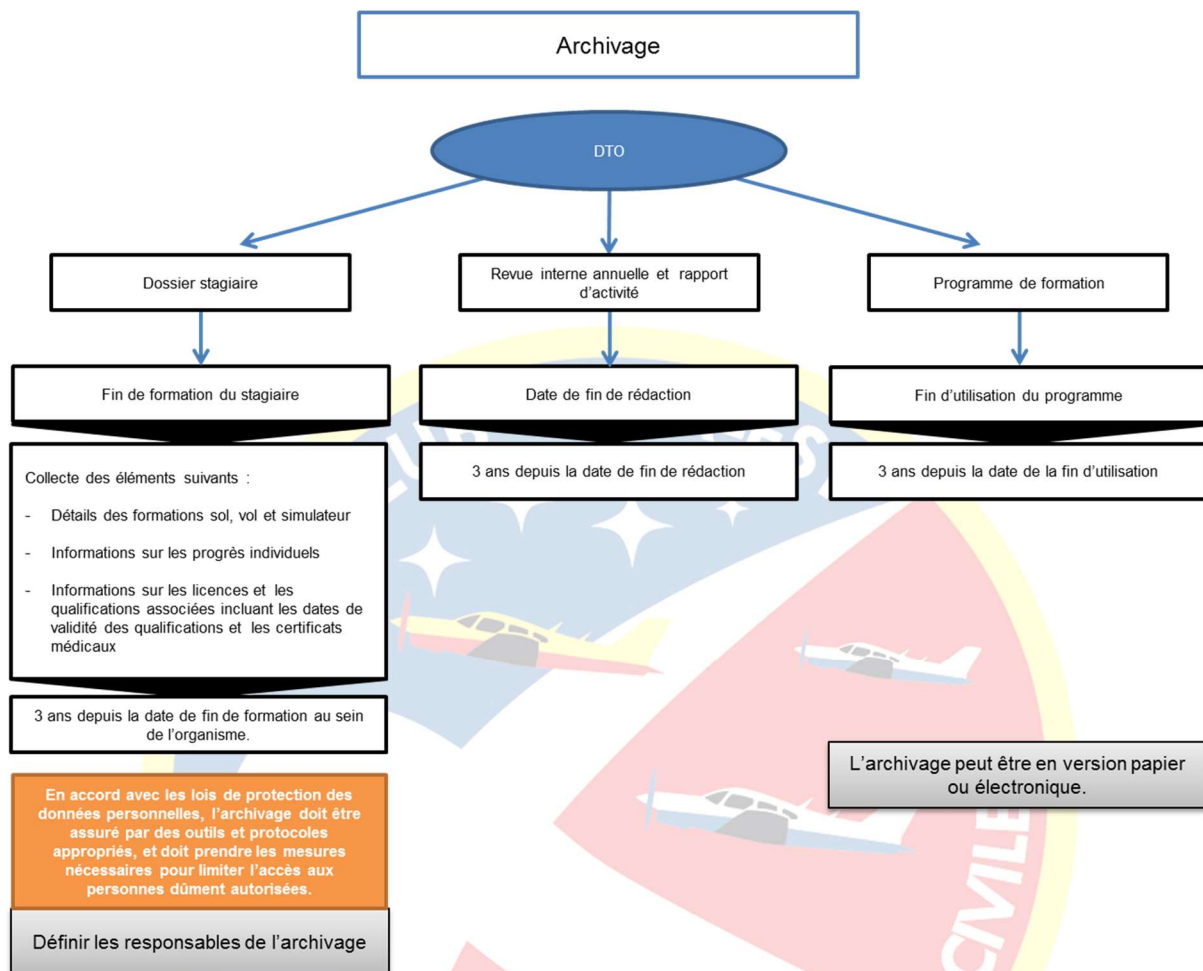
Installations (DTO.GEN.215)

Le Club-House situé à Reims-Prunay :

- 1 salle de briefing/OPS : salle principale comprenant
 - 1 ordinateur avec accès Internet
 - avec le logiciel Aerogest pour la réservation et la saisie des éléments d'un vol
 - pour la préparation du vol
 - 1 espace de mise à disposition de cartes aéronautiques valides :
 - 4 cartes IGN OACI 500 000eme
 - 1 pochette VFR
 - 1 espace avec boîte aux lettres
 - 1 tableau d'affichage temporaire d'informations (SUP AIP, informations spécifiques...)
 - 1 zone de repos avec café et frigo
 - 1 espace de rangement avec casques, bonnettes, sacs à vomis...
- 1 salle de cours attenante à la salle principale (capacité 6 personnes) comprenant
 - 1 table avec des chaises
 - 1 tableau numérique interactif
- 1 cagibi comprenant
 - 1 espace de rangement avec gilets de sauvetage
 - 1 stockage documentaire courte durée

Archivage (DTO.GEN.220)

➤ Procédure d'archivage :



Le secrétaire de l'aéroclub est responsable de l'archivage.

Les archives seront physiquement dans la salle de stockage des archives du CRNA/Est ; une partie en électronique le sera sur la Dropbox de l'Aéroclub.

Revue interne annuelle et rapport annuel d'activité (DTO.GEN.270)

➤ Le DTO doit :

- Conduire une revue interne annuelle sur les tâches et les responsabilités spécifiques à chaque personnel encadrant et établir un rapport sur cette revue,
- Etablir un rapport annuel d'activité,
- Soumettre le rapport de la revue interne annuelle et le rapport annuel d'activité au plus tard le premier trimestre de l'année N pour l'année N-1.

➤ La revue interne annuelle doit comprendre :

1. Une évaluation sur la disponibilité de ressources suffisantes pour effectuer toutes les activités du DTO.
2. La vérification de la conduite des formations en accord avec les exigences de la Part-FCL, avec les programmes de formation du DTO et avec la politique de sécurité.
3. Les contrôles internes inopinés des livrets de progression et des attestations de fin de formation faits par le DTO.
4. Des évaluations des programmes de formation, leurs adéquations et leurs mises à jour.
5. Le contrôle des aéronefs d'entraînement incluant leurs documents et leurs archives de maintenance.
6. La vérification des aéroports et des sites opérationnels avec les installations associées.
7. Une évaluation de l'adéquation et de l'efficacité des actions correctives et curatives ainsi que leurs suivis ; des non-conformités détectées lors de la revue interne ou par l'autorité.
8. L'évaluation de la politique de sécurité comprenant les moyens et les méthodes.
9. L'évaluation de la mise en place efficace de mesures d'atténuation.

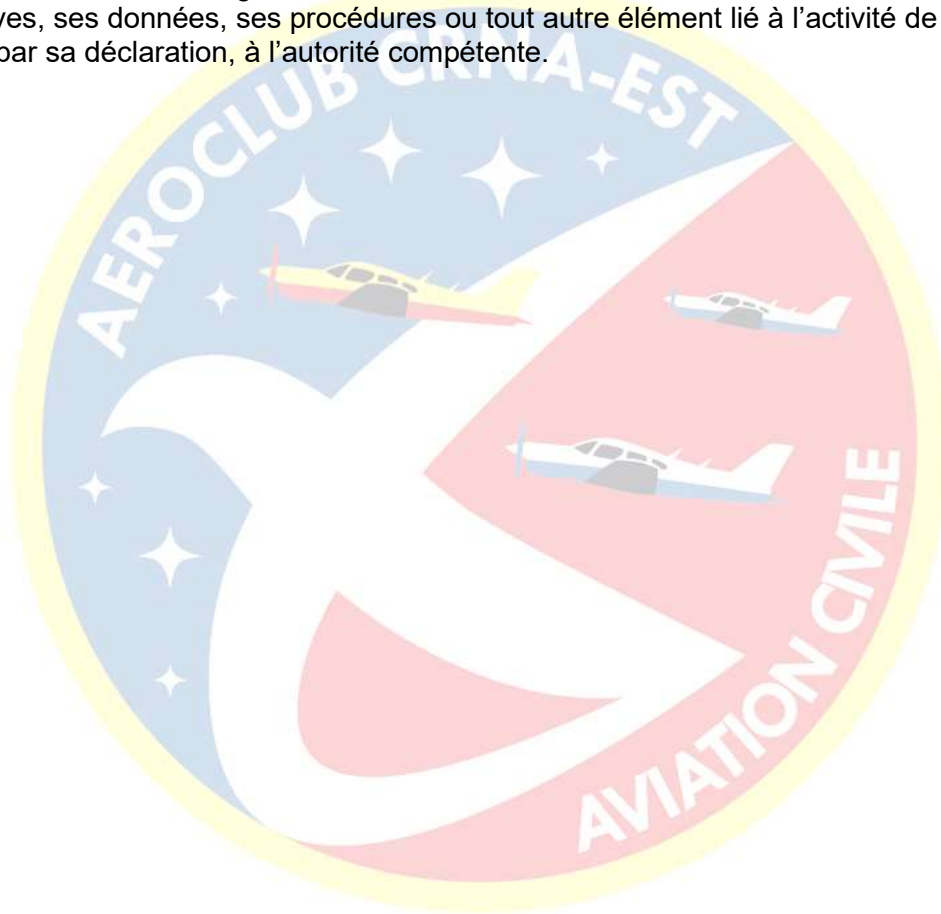
➤ Le rapport annuel d'activité doit contenir :

1. La liste de tous les cours de formation et de remise à niveau réellement dispensés.
2. La liste de tous les instructeurs vol, simu et théorique ayant participé aux formations, comprenant les informations sur les cours qu'ils ont effectués.
3. Le nombre de stagiaires par cours de formation.
4. Tous les aéronefs et FSTD utilisés, comprenant les immatriculations ou les numéros de certification FSTD. En particulier :
 - a) les aéronefs utilisés par formation,

- b) les aérodromes principalement utilisés.
- 5. Tous les évènements, les incidents et les accidents survenus pendant les cours de formation.
- 6. Toutes autres informations relevant du DTO.

Accès (DTO.GEN.140)

Le DTO doit à tout moment garantir l'accès à ses installations, ses aéronefs, ses documents, ses archives, ses données, ses procédures ou tout autre élément lié à l'activité de formation couverte par sa déclaration, à l'autorité compétente.



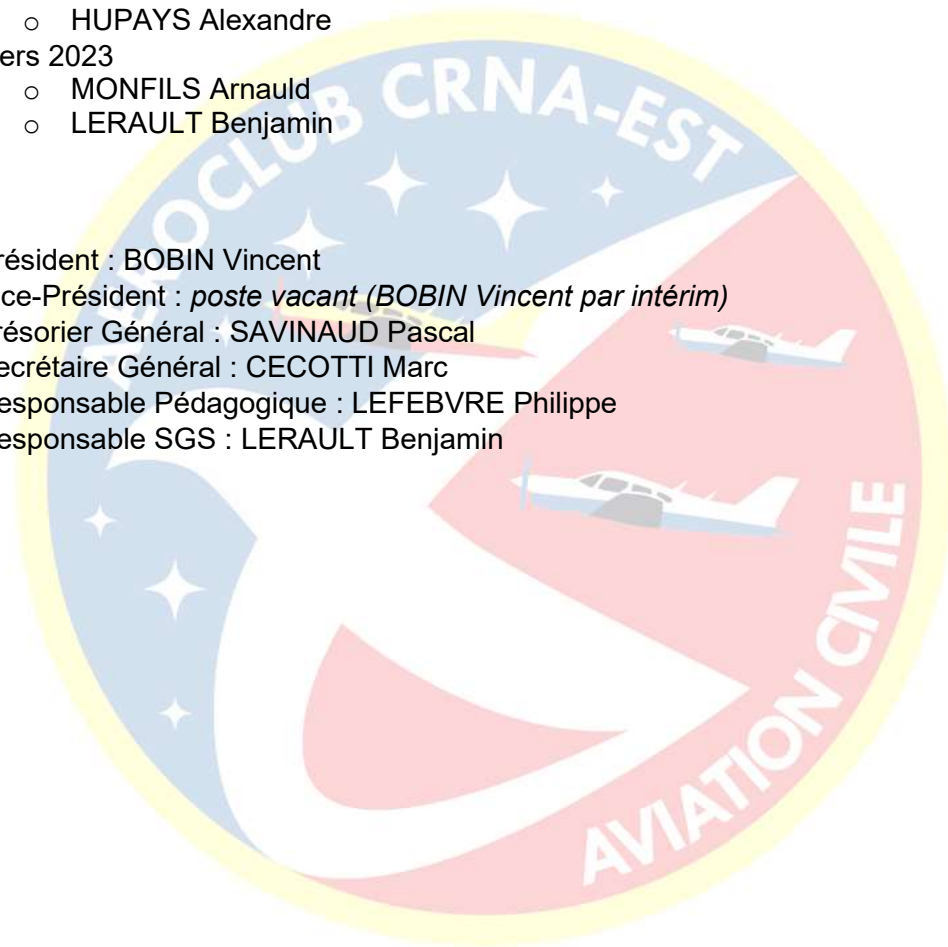
Annexe 1 : Composition des organes de décision de l'Aéroclub

Conseil d'Administration :

- Tiers 2021
 - BOBIN Vincent
 - DELABARRE Jean-François
 - LEFEBVRE Victorien
 - SAVINAUD Pascal
 - TOUPET Bruno
- Tiers 2022
 - ALES Thierry
 - CECOTTI Marc
 - GIRAUD David
 - HUPAYS Alexandre
- Tiers 2023
 - MONFILS Arnould
 - LERAULT Benjamin

Bureau :

- Président : BOBIN Vincent
- Vice-Président : *poste vacant (BOBIN Vincent par intérim)*
- Trésorier Général : SAVINAUD Pascal
- Secrétaire Général : CECOTTI Marc
- Responsable Pédagogique : LEFEBVRE Philippe
- Responsable SGS : LERAULT Benjamin



Annexe 2 : Règles de ristourne sur cotisations

Notre aéroclub met en œuvre depuis plusieurs années une politique incitative aux vols via des ristournes sur la cotisation perçue l'année précédente :

- si 1 vol effectué en janvier de l'année N, 15% de cotisation remboursée durant l'année N+1
- si 3h avant le 1er avril, 25%
- si 6h avant 1er juillet, 50%
- si 11h ou plus dans l'année N, intégralité de la cotisation N reversée durant l'année N+1



Annexe 3 : Politique de sécurité (DTO.GEN.210)

Préambule

Une situation « inhabituelle » lors d'un vol décrite par un pilote d'un autre aéroclub, entendue d'une oreille lointaine, cela arrive souvent...

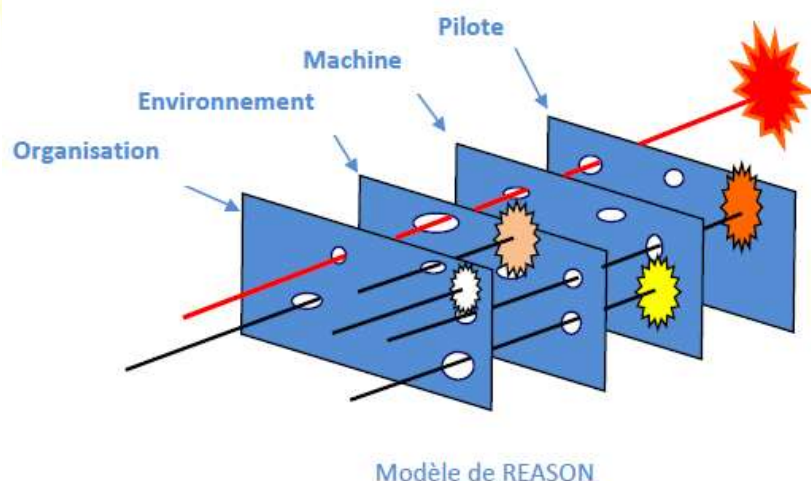
Même si nous sommes, assurément, tous des pilotes émérites, nous restons pour chacun d'entre nous des êtres humains perfectibles.

Tant pour les jeunes pilotes ou pour les plus expérimentés, il nous est tous arrivé ou nous arrivera de rencontrer une situation semblable à celle vécue par un pair lors d'un événement passé, ou de se poser des questions : « si c'était moi aux commandes qu'aurais-je fais, comment aurais-je réagi ?? »

Pour s'améliorer en tant que structure club, nous avons besoin de connaître les risques inhérents à notre pratique, savoir les évaluer, savoir les prévenir tout en recueillant et traitant les événements qui pourraient se produire.

Pour s'améliorer en qualité de pilote, il faut parler des situations « hors-normes » tout en respectant l'anonymat, sans juger ou encore sanctionner : le Culture juste.

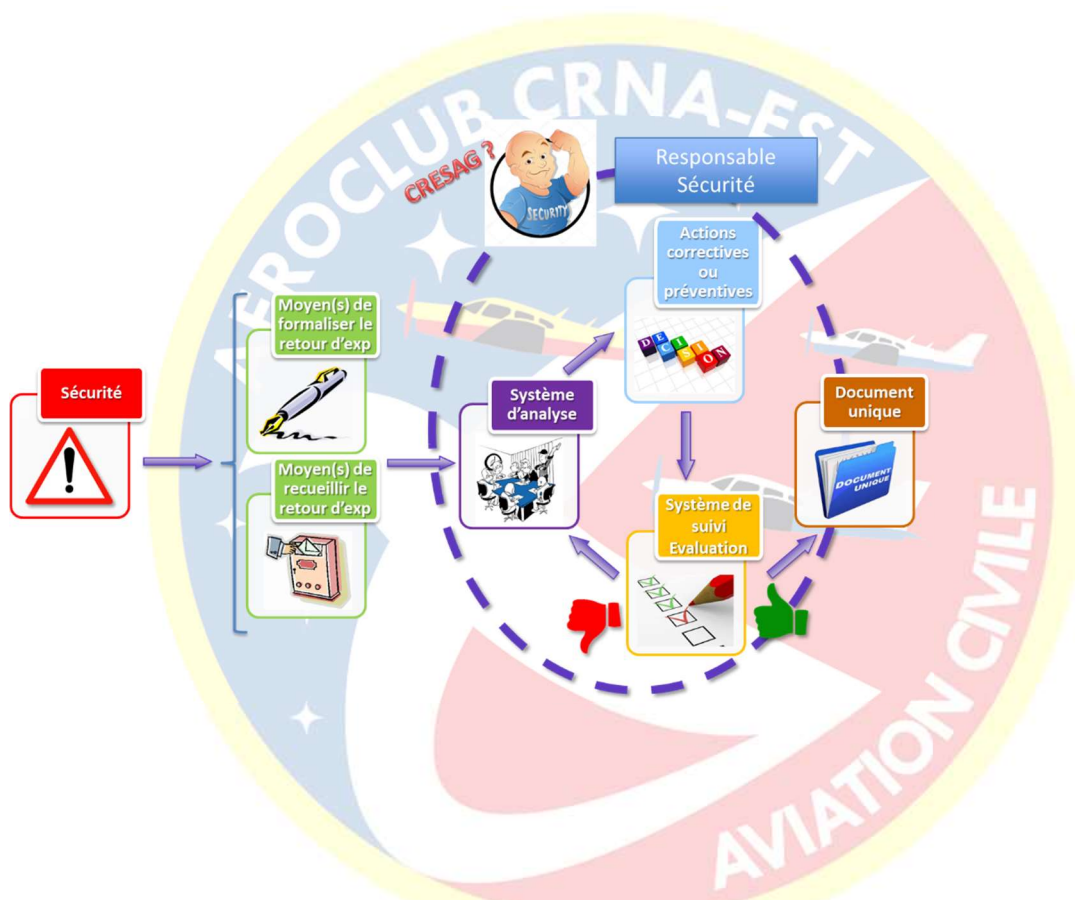
Le but de ce document est de définir les responsabilités et les différentes tâches pour les assumer. Il propose également des moyens et des méthodes de mise en œuvre afin de réduire les risques.



introduction

➤ La politique de sécurité est définie, en relation avec les programmes de formation du DTO. Elle utilise des moyens et des méthodes pour :

- l'identification des dangers,
- l'évaluation des risques,
- l'adéquation des mesures d'atténuation (mise en place et suivi).



➤ La politique de sécurité inclue les procédures requises au règlement 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile.

- Le DTO met en place un système de comptes rendus obligatoires et volontaires via la procédure REX FFA soit par le PC situé au club house, soit par le raccourci disponible sur Aérogest, ou via le site de la FFA (www.ffa-aero.fr).
- Chaque membre peut contacter le Responsable Pédagogique, le DTO ou le responsable SGS afin de l'accompagner dans l'établissement de son compte-rendu.

Identification des dangers

Le DTO s'aidera d'AERODIAGNOSTIC de la FFA à des intervalles réguliers.

Comptes rendus d'événements obligatoires :

- a) les événements liés à l'exploitation de l'aéronef, tels que :
 - i) les événements liés à des collisions ;
 - ii) les événements liés au décollage et à l'atterrissage ;
 - iii) les événements liés au carburant ;
 - iv) les événements liés au vol ;
 - v) les événements liés à la communication ;
 - vi) les événements liés à des blessures, aux situations d'urgence et à d'autres situations critiques ;
 - vii) les événements liés à l'incapacité de l'équipage ou à d'autres événements concernant l'équipage ;
 - viii) les événements liés aux conditions météorologiques ou à la sécurité ;
- b) les événements liés à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef, tels que :
 - i) des défauts structurels ;
 - ii) des dysfonctionnements du système ;
 - iii) des problèmes concernant l'entretien et la réparation ;
 - iv) des problèmes de propulsion (y compris les moteurs, les hélices et les systèmes à rotor) et des problèmes liés aux groupes auxiliaires de puissance ;
- c) les événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne, tels que :
 - i) les collisions, les quasi-collisions ou les risques de collisions ;
 - ii) les événements spécifiques liés à la gestion du trafic aérien (ATM)/aux services de navigation aérienne (ANS) ;
 - iii) les événements liés à l'exploitation, en rapport avec l'ATM/les ANS ;
- d) les événements en rapport avec les aéroports et les services au sol, tels que :
 - i) les événements liés aux activités des aéroports et aux installations ;
 - ii) les événements liés à la gestion des passagers, des bagages, du courrier et du fret ;
 - iii) les événements liés aux services d'escale et services connexes.

Le responsable du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) est chargé de gérer en toute indépendance la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des renseignements sur les événements notifiés.

La collecte des événements obligatoire ou volontaire utilise le REXFFA avec éventuel envoi du CRESAG à la DSAC compatible ECCAIRS 2.

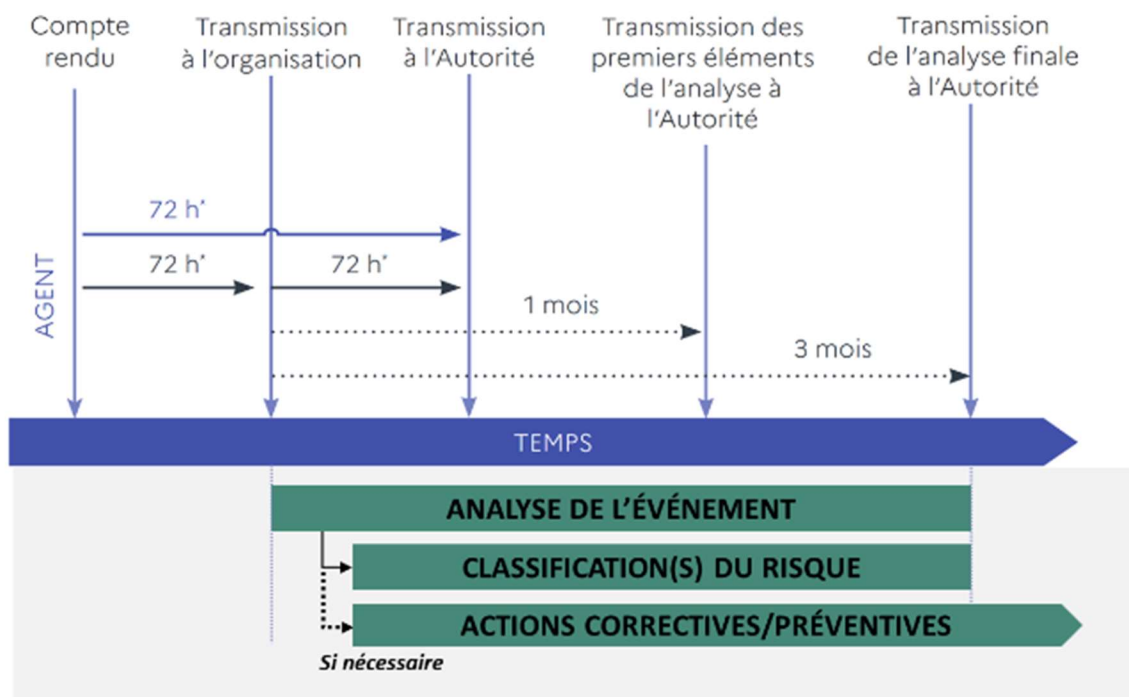


Figure 1 - Aperçu des processus de traitement des comptes-rendus
issu du GUIDE_Classification_des_risques DGAC/DSAC

Le DTO notifie à la DSAC les renseignements sur les événements collectés dès que possible, et en tout état de cause dans un délai n'excédant pas 72 heures après qu'il ait eu connaissance de l'événement.

Suite à la collecte d'événements et, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés aux événements ou aux groupes d'événements identifiés, le DTO appliquera la procédure suivante

- Mise en place sous 1 mois d'une Commission Locale de Sécurité (CLS) avec les membres ayant notifiés l'évènement, le responsable du SGS, le Responsable Pédagogique et le Responsable du DTO pour compléter l'analyse sécurité
- Validation en Conseil d'Administration sous 3 mois de l'analyse et des ACAP éventuelles

Le DTO fait les analyses en termes de gravité et de probabilité du risque ainsi qu'en termes de tolérabilité.

Evaluation des risques

Tableau de gravité des risques

Niveau	Descripteur	Description de la gravité	
		Sécurité de l'aéronef	Blessures
A	Catastrophique	Équipement détruit	Plusieurs morts
B	Dangereux	. Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs pourront accomplir leurs tâches exactement ou complètement . Dommages majeurs d'un équipement	Blessure grave
C	Majeure	. Importante réduction des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions de travail défavorables, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur efficacité . Incident grave	Blessures à des personnes
D	Mineure	. Nuisance . Limites de fonctionnement . Application de procédures d'urgence . Incident mineur	Blessure mineure
E	Négligeable	Peu de conséquences	Pas de blessure

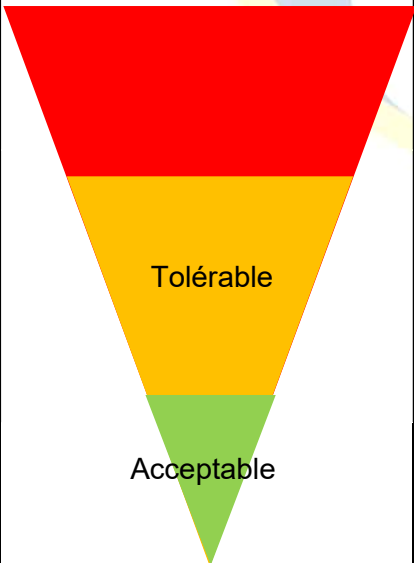
Tableau de probabilité d'un risque

Probabilité	Signification	Valeur
Fréquent	Susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)	5
Occasionnel	Susceptible de se produire parfois (ne s'est pas produit fréquemment)	4
Eloigné	Peu susceptible de se produire, mais possible (s'est produit rarement)	3
Improbable	Très peu susceptible de se produire (on n'a pas connaissance que cela se soit produit)	2
Extrêmement improbable	Il est presque inconcevable que l'événement se produise	1

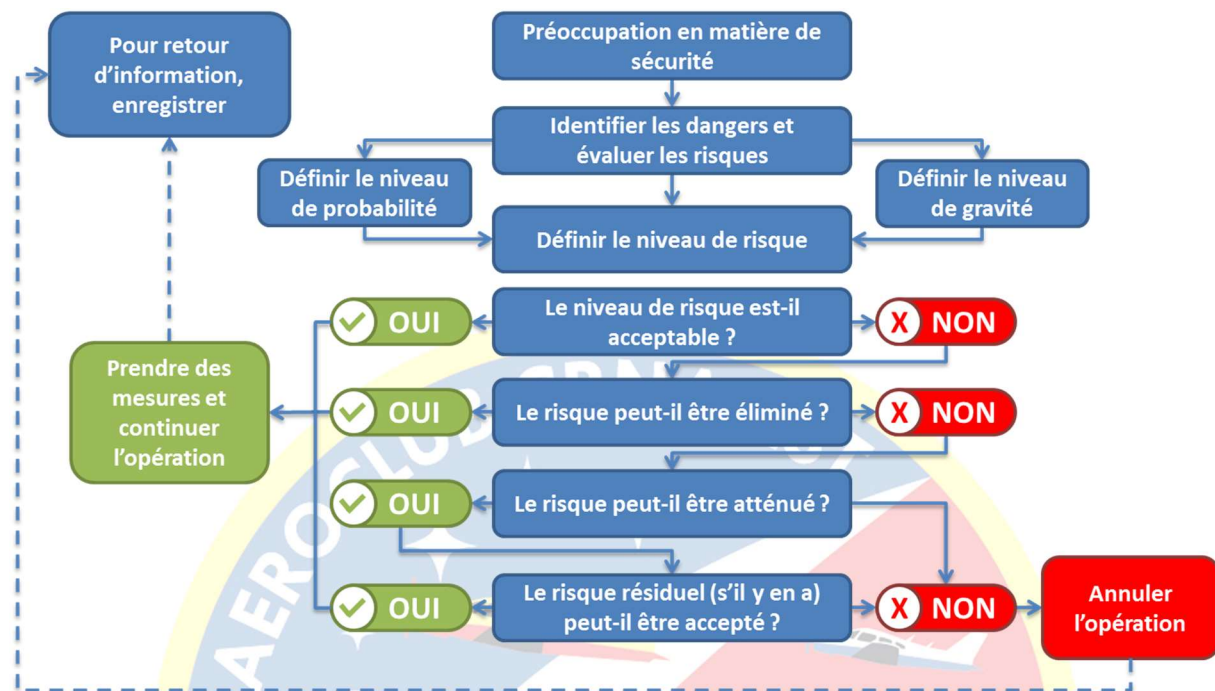
Matrice d'évaluation d'un risque de sécurité

Probabilité du risque	Gravité du risque				
	Catastrophique A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel 4	4A	4B	4C	4D	4E
Eloigné 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

Matrice de tolérabilité

Description de la tolérabilité	Indice de risque évalué	Critères suggérés
	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Inacceptable dans les circonstances existantes
	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Acceptable sur la base d'une atténuation de risque. Peut exiger une décision de la direction.
	3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Acceptable

Processus de gestion d'un risque de sécurité



Sur la base de cette analyse, chaque DTO détermine les mesures préventives ou correctives qui doivent être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne.

Le DTO contrôle la mise en œuvre et l'efficacité des mesures correctives.

Lorsque le DTO identifie un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne, à la suite de son analyse des événements ou du groupe d'événements notifiés, il communique à la DSAC dans un délai de 30 jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant :

- les premiers résultats de l'analyse effectuée,
- les éventuelles mesures qui ont été prises.

Le DTO notifie les résultats finaux de l'analyse dès qu'ils sont disponibles et, en principe, au plus tard 3 mois à compter de la date de notification de l'événement.

Après consultation, les responsables du DTO s'assurent de l'adoption des règles décrivant comment les principes de la « culture juste » sont garantis et mis en place.

«Culture juste», une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

Le DTO communique régulièrement au personnel et aux stagiaires les informations relatives à l'analyse et au suivi des événements, qui font l'objet de mesures préventives ou correctives.

Le DTO s'assure qu'en matière de protection des données personnelles, seules les informations liées à la sécurité sont accessibles à l'encadrement, et uniquement dans l'absolue nécessité d'une enquête liée à un événement, dans le but d'améliorer la sécurité.

Réaction immédiate à un problème de sécurité (DTO.GEN.155)

➤ Le DTO met en place :

- i) le plan de sécurité de l'état défini par l'autorité compétente, en particulier les campagnes de sensibilisation de l'ISAL ;
- ii) le suivi des informations issues de l'EASA, incluant les directives sur la navigabilité des aéronefs.

