

# MANUEL D'ORGANISATION

---

Aéroclub du CRNA Est

Version du 14/01/2024



## Contenu

Tableau de suivi des mises à jour .....	4
Caractéristiques de DTO (DTO.GEN.115) .....	5
Autorité compétente (DTO.GEN.105) .....	6
Activité (DTO.GEN.110) .....	7
Organigramme et encadrement (DTO.GEN.210) .....	7
Responsabilités (DTO.GEN.210) .....	8
Instructeurs (DTO.GEN.210 / DTO.GEN.260) .....	9
Programme de formation (DTO.GEN.230) .....	10
Notification de changement et cessation d'activité de formation (DTO.GEN.116 / 135).....	10
Aérodromes et sites d'exploitation (DTO.GEN.250) .....	11
Aéronefs (DTO.GEN.240).....	12
Installations (DTO.GEN.215).....	12
Archivage (DTO.GEN.220) .....	13
Revue interne annuelle et rapport annuel d'activité (DTO.GEN.270) .....	14
Accès (DTO.GEN.140) .....	15
Réponses aux constatations de l'autorité (DTO.GEN.150).....	16
Politique de sécurité (DTO.GEN.210) .....	17
Introduction.....	17
Prise en compte d'évènements sécurité.....	17
Procédure de traitement des évènements .....	19
Evaluation des risques.....	20
Processus de gestion d'un risque de sécurité .....	22
Communication sur la sécurité.....	22
Réaction immédiate à un problème de sécurité (DTO.GEN.155) .....	24
Modalités des « Vols découverte » .....	25
Définitions .....	25
Gestion de la sécurité.....	25
Localisation des vols .....	25
Pilotes autorisés .....	25
Aéronef utilisé .....	25
Liste nominative des personnes transportées .....	26
Procédure spécifique.....	26
Annexe 1 : Composition des organes de décision de l'Aéroclub .....	27

Annexe 2 : Règles de ristourne sur cotisations ..... 28

Annexe 3 : Politique de sécurité 2024..... 29

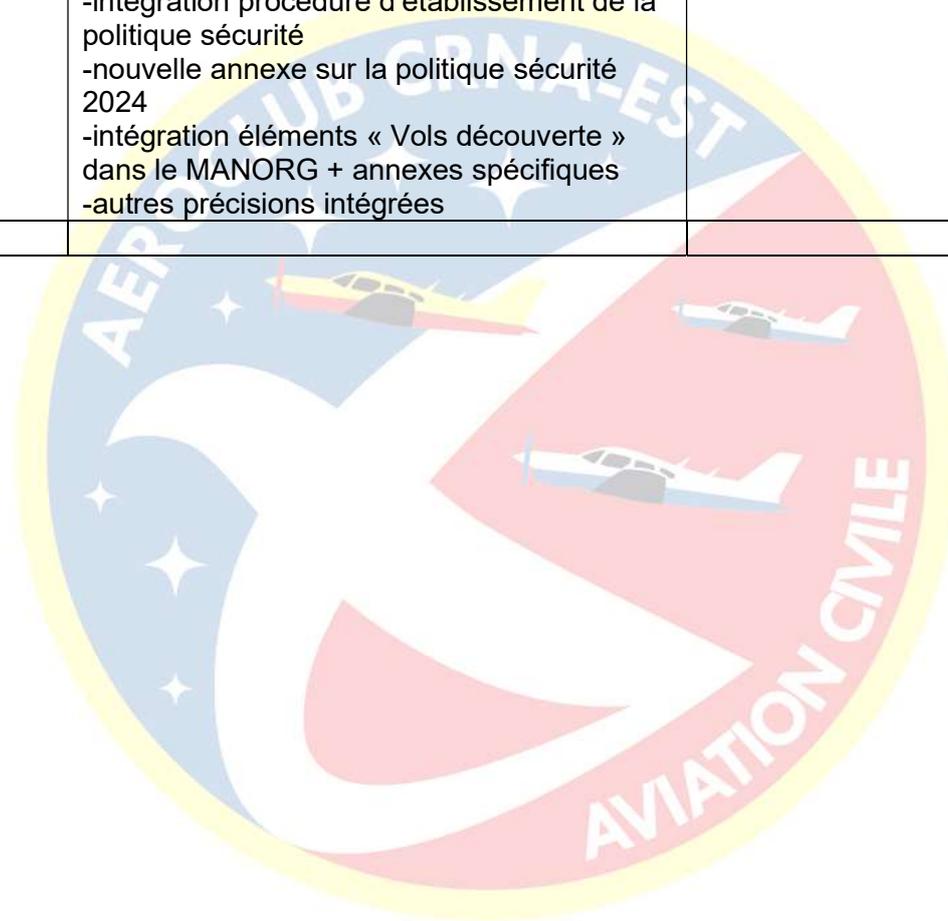
Annexe 4 : Liste nominative des pilotes autorisés « Vols découverte » ..... 30

Annexe 5 : Politique de sécurité « Vols découverte » 2024..... 31



## 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
14/01/2024	Suite Audit DTO : -intégration procédure d'établissement de la politique sécurité -nouvelle annexe sur la politique sécurité 2024 -intégration éléments « Vols découverte » dans le MANORG + annexes spécifiques -autres précisions intégrées	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



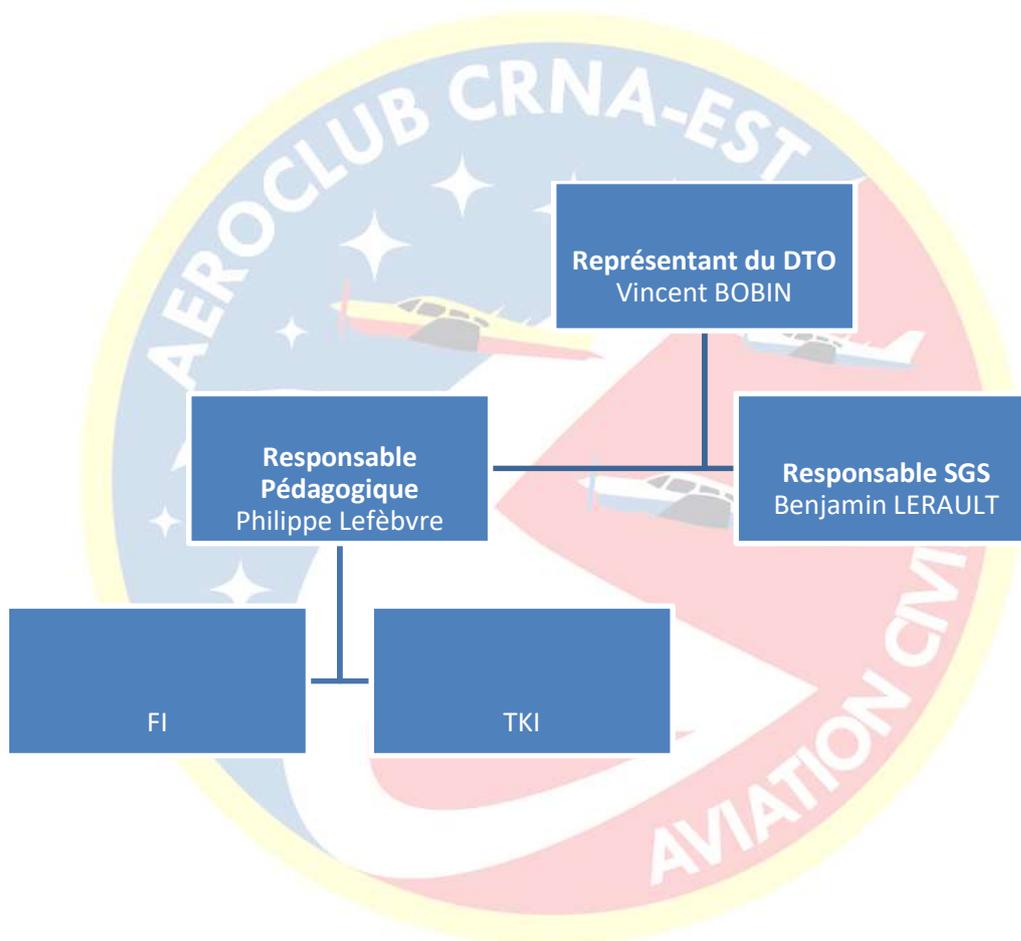


## Activité (DTO.GEN.110)

### 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.

### Actions mises en place :

- **Suivi au fil de l'eau des évolutions réglementaires** (via sécurité aéro, veille doc,...) pour analyse et intégration éventuelle de modifications dans le référentiel DTO
- **Organisation d'un Conseil d'Administration de manière trimestrielle** pour suivre les événements sécurité (N.B : le responsable SGS fait partie du CA) et l'adéquation des ressources
  - le dernier CA de l'année permettra de fixer la politique sécurité de l'année suivante

### ➤ 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.

### Actions mises en place :

- **Suivi au fil de l'eau des évolutions réglementaires** (en particulier sur les programmes de formation) pour analyse et intégration éventuelle de modifications dans le référentiel DTO
- **Organisation d'une réunion annuelle avec les instructeurs** pour suivre l'avancement des stagiaires, l'adéquation des programmes de formations, les éventuelles événements sécurité

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

### ➤ Instructeurs sol :

nil

### ➤ Instructeurs Vol :

#### **Jean-François DELABARRE** FI(A) n°00137445

Médicale : validité au 03/04/2024

FI(A) : validité au 31/03/2026

SEP(T) : validité au 31/12/2024

Privilèges FI(A) :

- PPL(A), LAPL(A), classe SEP, qualification Vol de Nuit(A)
- En tant que FE(A) :
  - examen pratique pour délivrance LAPL(A), PPL(A)
  - contrôle de compétence pour délivrance/prorogation/renouvellement SEP(T)

#### **Renan JOYEUX** FI(A) n°00049773

Médicale : validité au 03/04/2024

FI(A) : validité au 31/03/2026

SEP(T) : validité au 30/09/2024

IR/SE : validité au 28/02/2023

Privilèges FI(A) : PPL(A), LAPL(A), classe SEP

#### **Philippe LEFEBVRE** FI(A) n°00146353

Médicale : validité au 16/06/2024

FI(A) : validité au 30/06/2025

SEP(T) : validité au 31/05/2025

Privilèges FI(A) :

- PPL(A), LAPL(A), classe SEP, qualification Vol de Nuit(A)
- En tant que FE(A) :
  - examen pratique pour délivrance LAPL(A), PPL(A)
  - contrôle de compétence pour délivrance/prorogation/renouvellement SEP(T)

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)

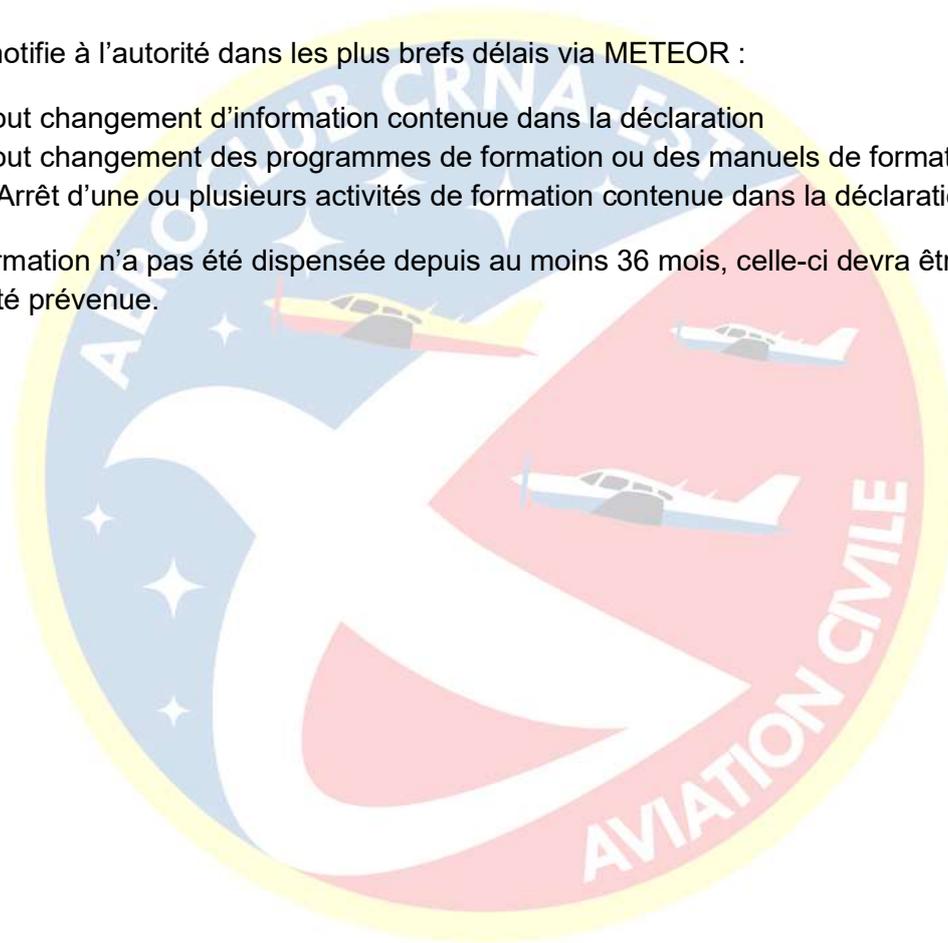
<b>Vol de Nuit</b>	ANPI (Formation théorique et pratique REV1 V1 8 avril 2020)
<b>LAPL</b>	ANPI (Formation LAPL REV2 V2 13 mars 2023)
<b>PPL</b>	ANPI (Formation PPL REV2 V2 13 mars 2023)
<b>Qualification SEP</b>	ANPI (Formation SEP REV1- Version 1 -20 février 2023)

## Notification de changement et cessation d'activité de formation (DTO.GEN.116 / 135)

Le DTO notifie à l'autorité dans les plus brefs délais via METEOR :

- Tout changement d'information contenue dans la déclaration
- Tout changement des programmes de formation ou des manuels de formation
- L'Arrêt d'une ou plusieurs activités de formation contenue dans la déclaration

Si une formation n'a pas été dispensée depuis au moins 36 mois, celle-ci devra être arrêtée et l'autorité prévenue.



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

Aérodrome de Reims Prunay  
51360 PRUNAY

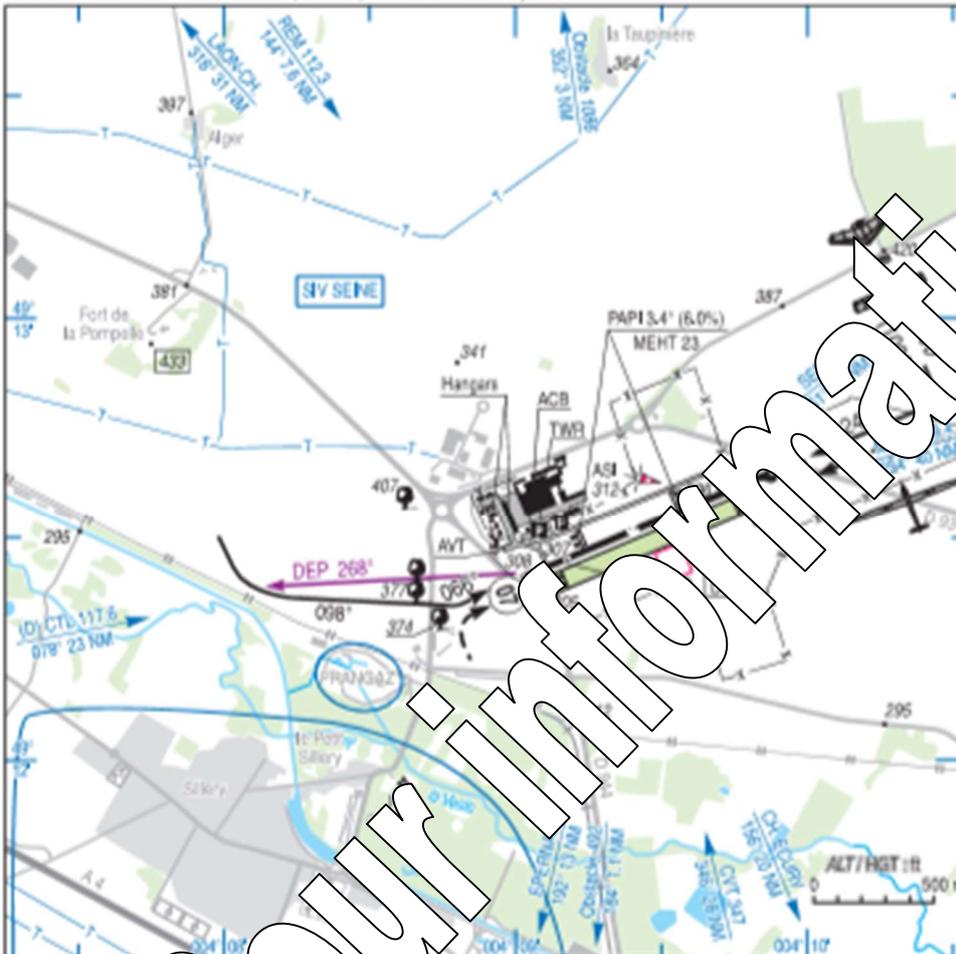
**ATTERRISSAGE A VUE**  
*Visual landing*

Ouvert à la CAP  
Public air traffic  
27 APR 17

**REIMS PRUNAY**  
AD 2 LFQA ATT 01

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

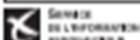
APP : NIL  
 TYWR : NIL  
 AFIS : 134,925, Absence ATS : A/A (134,925) FR seulement / only.



RWY	QFE	Largeur (m)	Revêtement	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
07	066	30	Non revêtue	-	1110 (1)	1110 (1)	945 (1)
25	246	30	Paved	16FC/W/T	1110 (1)	1110 (1)	795 (1)
07R	066	996	Non revêtue	-	996	996	935
25L	246	996	Unpaved	-	996	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)

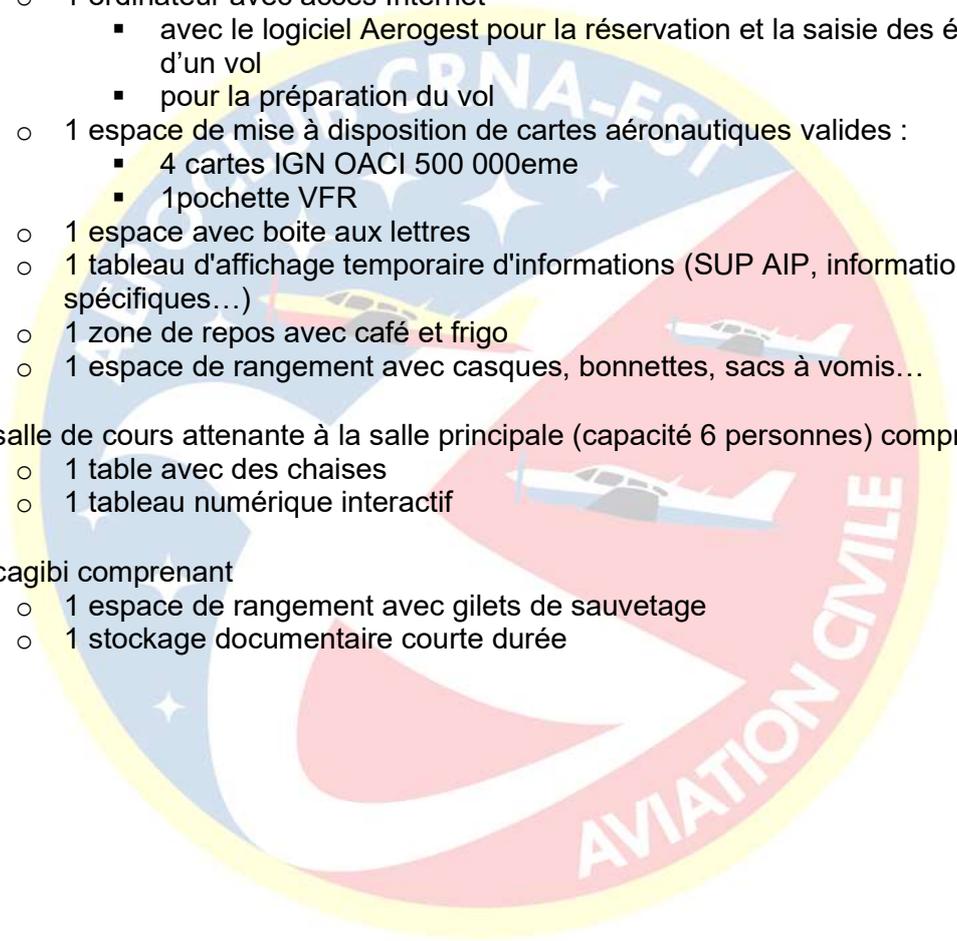
La flotte est constituée de

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

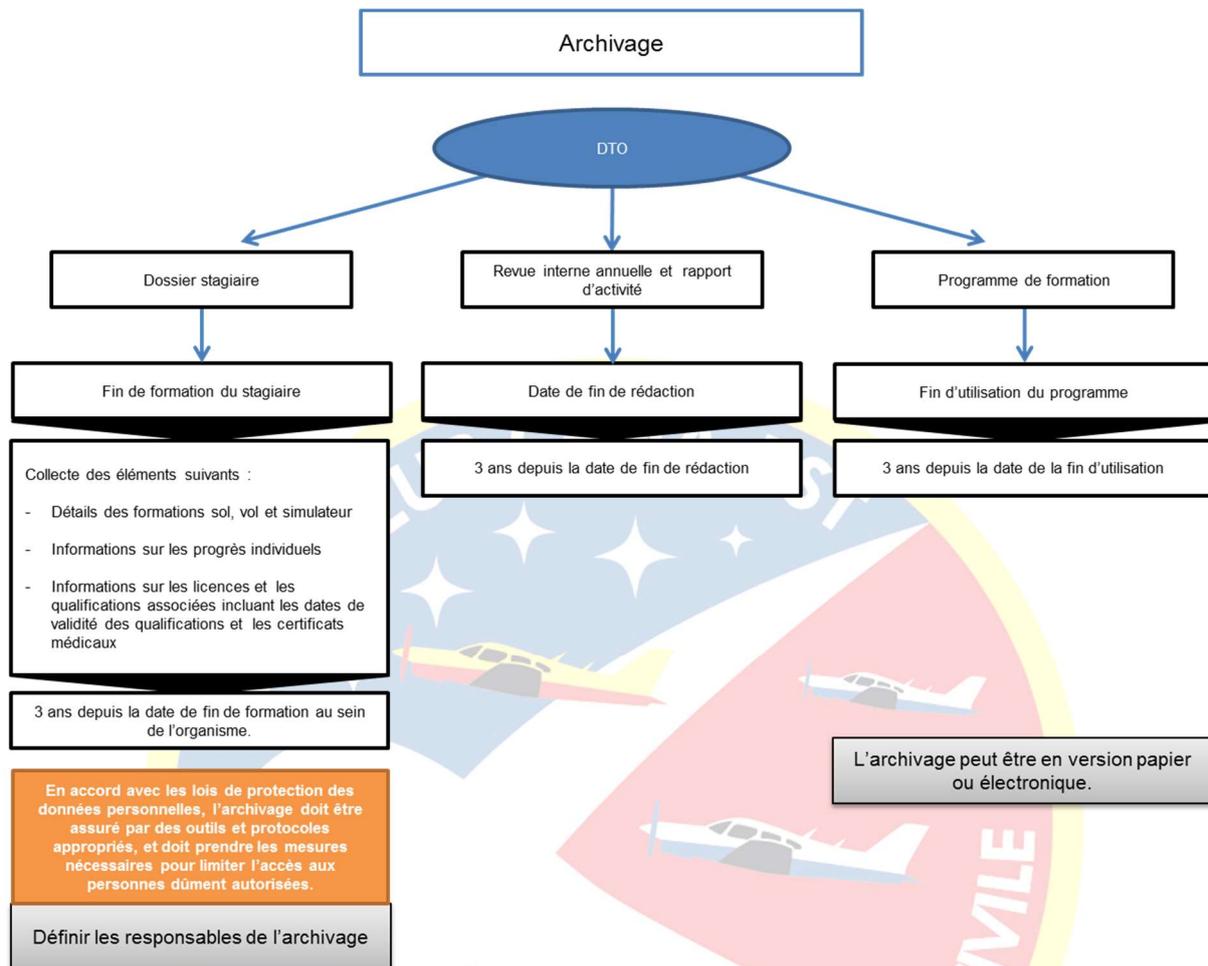
## Installations (DTO.GEN.215)

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)



### Le Secrétaire de l'aéroclub est responsable de l'archivage.

#### En pratique :

- Dossier stagiaire : physiquement à la salle d'archives du CRNA/Est et pour 3 ans à partir de la fin de formation
- Revue interne et rapport d'activité : électroniquement sous la Dropbox et pour 3 ans à partir de la rédaction
- Programme de formation : physiquement à la salle d'archives du CRNA/Est et pour 3 ans à partir de la date de fin d'utilisation
- Autres documents de gestion de l'Aéroclub (factures, compte-rendu, etc...) :
  - Électroniquement sous la Dropbox (si obtenue initialement en version électronique)
  - Physiquement dans le cagibi au clubhouse (document concernant la gestion des années N et N-1) à la salle d'archives du CRNA/Est pour N-2 et antérieur

## 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 aérodromes 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.

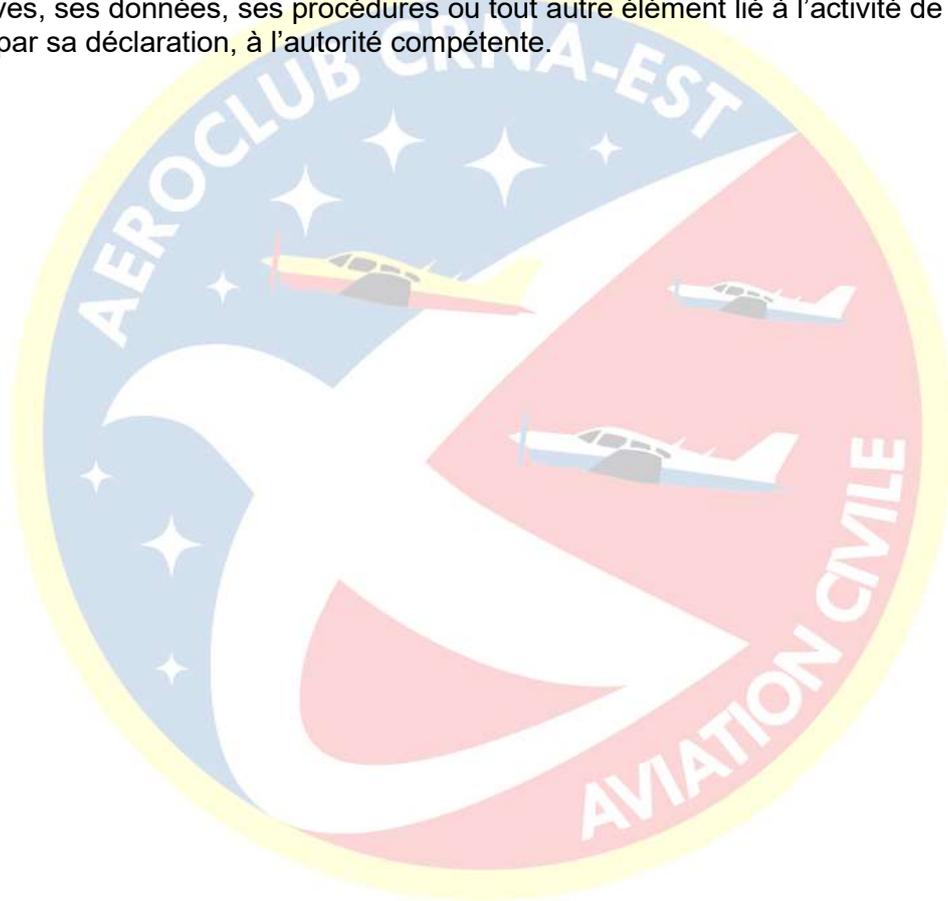
### ➤ Le rapport annuel d'activité doit contenir :

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.

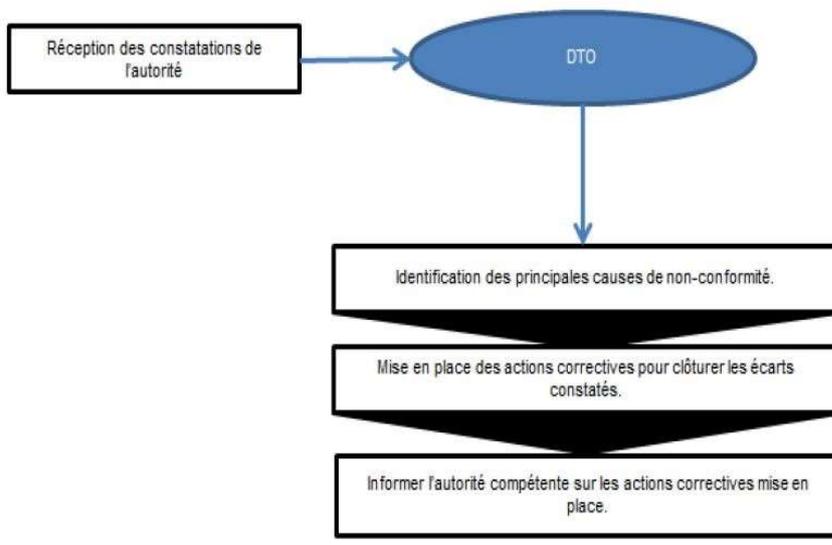
### Accès (DTO.GEN.140)

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.



## Réponses aux constatations de l'autorité (DTO.GEN.150)

Le traitement des constatations des autorités se fait conformément au schéma suivant :



En pratique, à réception d'un constat de l'autorité, le représentant du DTO convoquera le plus rapidement possible un Conseil d'Administration pour pouvoir identifier, analyser et produire le plan d'action correctif adéquat.

Dans tous les cas, l'autorité sera informée des actions correctives via MÉTÉOR.

## Politique de sécurité (DTO.GEN.210)

### 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 via une utilisation régulière de AERODIAGNOSTIC (au moins une fois par an),
- l'évaluation des risques,
- l'adéquation des mesures d'atténuation (mise en place et suivi)

La politique sécurité 2024 se trouve en annexe 3.

### Prise en compte d'évènements sécurité



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

Le DTO met en place un système de comptes rendus obligatoires et volontaires via la procédure **REX FFA** accessible via le PC situé au club house, soit par le raccourci disponible

sur Aérogest, ou via le site de la FFA ([www.ffa-aero.fr](http://www.ffa-aero.fr)) avec éventuel envoi du CRESAG à la DSAC compatible ECCAIRS 2.

Chaque membre peut contacter le Responsable Pédagogique, le représentant du DTO ou le responsable SGS afin de l'accompagner dans l'établissement de son compte-rendu.

Liste des événements avec 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 aérodromes et les services au sol, tels que :

- i) les événements liés aux activités des aérodromes 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.

## Procédure de traitement des évènements

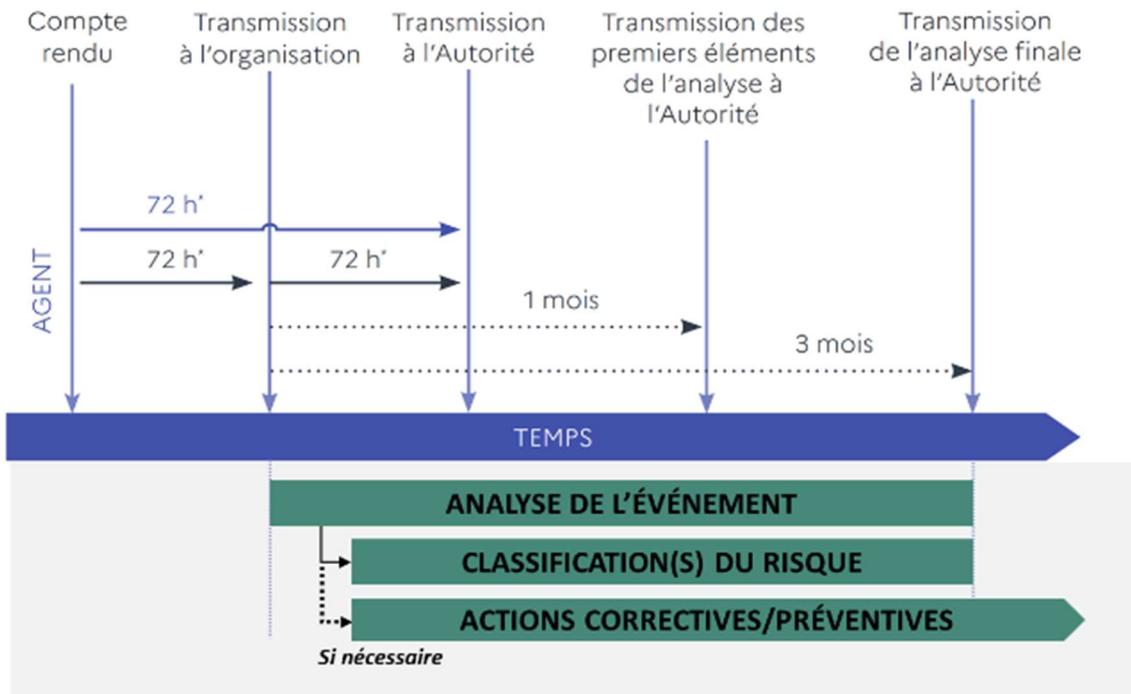


Figure 1 - Aperçu des processus de traitement des comptes-rendus  
issu du GUIDE\_Classification\_des\_risques DGAC/DSAC

Le DTO notifie à la DSAC les renseignements sur les évènements 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'évènement.

À la suite de la collecte d'évènements et, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés aux évènements ou aux groupes d'évènements 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 représentant 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
<b>A</b>	Catastrophique	Équipement détruit	Plusieurs morts
<b>B</b>	Dangereux	<ul style="list-style-type: none"> <li>. 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</li> <li>. Dommage majeur d'un équipement</li> </ul>	Blessure grave
<b>C</b>	Majeure	<ul style="list-style-type: none"> <li>. 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</li> <li>. Incident grave</li> </ul>	Blessures à des personnes
<b>D</b>	Mineure	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Nuisance</li> <li>. Limites de fonctionnement</li> <li>. Application de procédures d'urgence</li> <li>. Incident mineur</li> </ul>	Blessure mineure
<b>E</b>	Négligeable	Peu de conséquences	Pas de blessure

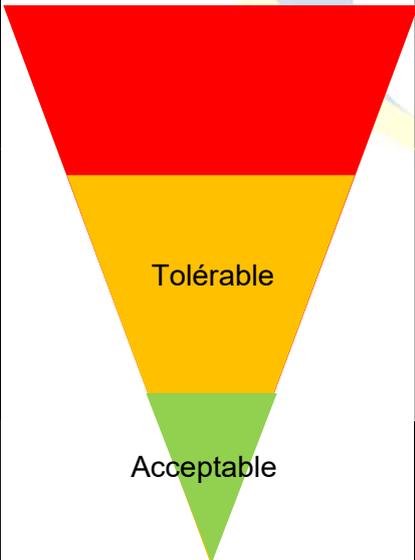
Tableau de probabilité d'un risque

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

Matrice d'évaluation d'un risque de sécurité

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

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 :

- a) les premiers résultats de l'analyse effectuée,
- b) 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.

## Communication sur la sécurité

Le DTO communiquera systématiquement aux membres et aux stagiaires les informations relatives à l'analyse et au suivi des événements survenus au sein du DTO, qui font l'objet de mesures préventives ou correctives. Cette communication sera effectuée par mail.

De plus, sera transmis à l'ensemble des membres et stagiaires les synthèses hebdomadaires REX FFA et d'autres documentations ponctuelles disponibles (thème sécurité FFA, bilan sécurité CRA Grand-Est...).

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 évènement, dans le but d'améliorer la sécurité.



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

Tout problème de sécurité qui sera porté à la connaissance du DTO soit en lien avec un évènement interne, soit par communication d'entités externes (FFA, CRA Grand-Est, DSAC, EDEIS...) soit par la veille réglementaire effectuée par le référent DTO et le responsable SGS, **déclenchera immédiatement une analyse des dangers/risques par le Conseil d'Administration de l'Aéroclub** qui aura été préalablement convoqué le plus rapidement possible par le Représentant du DTO.

Celui-ci dans son analyse utilisera les logigrammes et matrices précédentes pour statuer sur le risque, l'acceptabilité et les mesures nécessaires.

Le cas échéant, les mesures identifiées seront communiquées aux membres et stagiaires avec le vecteur approprié (mail, instructeurs...).



## Modalités des « Vols découverte »

### Définitions

Les vols de découverte sont des vols circulaires en VFR de jour de moins de 30 min entre le décollage et l'atterrissage, durant lesquels l'aéronef ne s'éloigne pas à plus de 40 km de son point de départ ; les vols en patrouille sont interdits.

### Gestion de la sécurité

La personne désignée Responsable Sécurité des vols de découverte est M LERAULT Benjamin / N° de licence FFA 2676021

Tout événement affectant ou pouvant affecter la sécurité des vols de découverte est à lui via la procédure REX FFA.

La politique sécurité est décrite en annexe 5 de ce document.

### Localisation des vols

A partir du site d'exploitation, l'aérodrome de Reims-Prunay (LFQA)

### Pilotes autorisés

Les pilotes autorisés pour effectuer les vols de découverte :

- Sont majeurs et membres de l'aéroclub,
- Sont titulaires d'une licence PPL(A), LAPL(A), CPL(A) ou ATPL(A), ont une qualification de classe SEP en état de validité et justifient d'au moins 200 heures depuis l'obtention de la licence,
- Remplissent les conditions d'expérience récente pour le transport de passagers (FCL 060 §b 1), et ont effectué 25 heures de vol au cours des 12 mois qui précèdent sur la classe ou le type d'aéronef sur lequel est effectuée l'opération concernée,
- Sont titulaires d'un certificat médical en état de validité,
- Auto-évaluent leur condition physique en préalable à la réalisation d'un vol de découverte,
- Identifient les menaces spécifiques à chacun de leurs vols,

La liste nominative des pilotes autorisés vols de découverte figure en annexe 4 de ce document.

### Aéronef utilisé

F-BVOL PA28

### Liste nominative des personnes transportées

Avant le départ en vol, une liste nominative des personnes transportées est établie sur un support dédié aux vols de découverte en lien avec le registre de traitements des données personnelles du club.

Sur cette liste figurent : Nom / Prénom / Adresse / Contact / Contact en cas d'urgence

### Procédure spécifique

Toutes ces étapes seront effectuées par le pilote responsable du « Vol découverte »

- Accueil des passagers au clubhouse et établissement de la liste nominative
- Procédure d'information des passagers : fourniture du guide « Bienvenue à Bord » et briefing sécurité (environnement parking et cabine, procédures d'urgence, évacuation rapide...)
- Accompagnement des passagers vers l'avion
- Retour des passagers : retour au clubhouse pour débriefing du vol



## 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 Arnauld
  - LERAULT Benjamin

### Bureau (mandature 2022-2024) :

- Président (Représentant DTO) : 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 2024

Suite à l'analyse faite par le Conseil administration de l'Aéroclub sur les dangers/risques liés à l'exploitation du DTO, trois items ont été sélectionnés :

1. La finale 07 de LFQA qui présente une trajectoire non-standard
2. La proximité de zones militaires (Moronvilliers, R4 zone de Suippes...)
3. Le trafic important et de nature différente (avions, ULM, parachutisme, planeurs...) de la plate-forme

Voici leur analyse de risques et les moyens d'atténuation proposés :

1. Finale 07
  - a. Risque de non-maitrise de la trajectoire en base et finale 07
  - b. Cotation du risque : 5C (Fréquent et Majeur) => inacceptable sans mesures d'atténuation
  - c. Actions d'atténuation : rappels sur les spécificités, pratiques de cette finale en double-commande => **risque atténué à 5D** (Fréquent et Mineur)
  - d. Surveillance du risque : retours réguliers des instructeurs lors de la réunion des instructeurs, suivi des événements sécurité en lien avec le danger
2. Proximité des zones militaires
  - a. Risque de pénétration intempestive de zones militaires
  - b. Cotation du risque : 4B (Occasionnel et Dangereux) => inacceptable sans mesures d'atténuation
  - c. Actions d'atténuation : rappels sur l'environnement de la plate-forme, rappel lors de double-commande, préconisation de contacter Seine Info pour connaître l'état des activations => **risque atténué à 3B** (Eloigné et Dangereux)
  - d. Surveillance du risque : suivi des événements sécurité en lien avec le danger
3. Trafic sur la plate-forme
  - a. Risque de collision en vol/sol et rapprochements anormaux
  - b. Cotation du risque : 3A (Eloigné et Catastrophique) => inacceptable sans mesures d'atténuation
  - c. Actions d'atténuation : sensibilisation des nouveaux pilotes, écoute des échanges radios, bien collationnés, ouvrir l'œil => **risque atténué à 2A** (Improbable et Catastrophique)
  - d. Surveillance du risque : retours réguliers des instructeurs lors de la réunion des instructeurs, REX d'autres événements sur la plate-forme

**La surveillance de ces risques et l'analyse des événements de 2023 confirment la maîtrise des dangers identifiés et ne permettent pas d'identifier des nouveaux dangers.**

Le Représentant DTO

Le Responsable SGS

## **Annexe 4 : Liste nominative des pilotes autorisés « Vols découverte »**

Monsieur Philippe LEFEBVRE, PPL, totalisant plus de 200h de vol

Monsieur Victorien LEFEBVRE, PPL, totalisant plus de 200h de vol

Le Représentant DTO

Le Responsable Pédagogique



## Annexe 5 : Politique de sécurité « Vols découverte » 2024

La politique sécurité "Vols découverte" traduit des dangers/risques spécifiques qui se cumulent aux autres items liés à l'activité et cités en annexe 3.

Les deux dangers spécifiques sont :

1. La pression côté pilote à réaliser le vol
2. Un comportement inadapté des passagers

Voici les analyses associées :

1. Pression du pilote à réaliser le vol
  - a. Risque de mauvaise décision (ou de non-décision d'annulation du vol)
  - b. Cotation du risque : 4C (Occasionnel et Majeur) => acceptable en l'état
  - c. Actions d'atténuation : sensibilisation spécifique des pilotes désignés au « Vols découverte » => **risque atténué à 3C** (Eloigné et Majeure)
  - d. Surveillance du risque : suivi des événements sécurité en lien avec le danger
2. Comportement inadapté des passagers
  - a. Risque de stress excessif avec interaction sur les commandes ou équipements, mauvaise application des consignes en cas d'évacuation...
  - b. Cotation du risque : 4B (Occasionnel et Dangereux) => inacceptable sans mesures d'atténuation
  - c. Actions d'atténuation : briefing passagers spécifique (cf procédure associée), vol à prévoir avec des évolutions douces et dans un météo calme => **risque atténué à 3C** (Eloigné et Majeure)
  - d. Surveillance du risque : suivi des événements sécurité en lien avec le danger

**La surveillance de ces risques et l'analyse des événements de 2023 confirment la maîtrise des dangers identifiés et ne permettent pas d'identifier des nouveaux dangers.**

Le Représentant DTO

Le Responsable SGS