

TABLE RONDE SECURITE

n°2 - 2019

POLITIQUE DE SÉCURITÉ

La politique de sécurité s'inscrit dans le cadre de la « culture juste » :

Règlement (UE) 376/2014 : **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.

La politique de sécurité est :

- Sous la responsabilité du représentant légal
- Animée par le représentant prévention sécurité, en corrélation avec le programme de formation
- **L'affaire de tous (pilotes, instructeurs, salariés techniques et non techniques)**

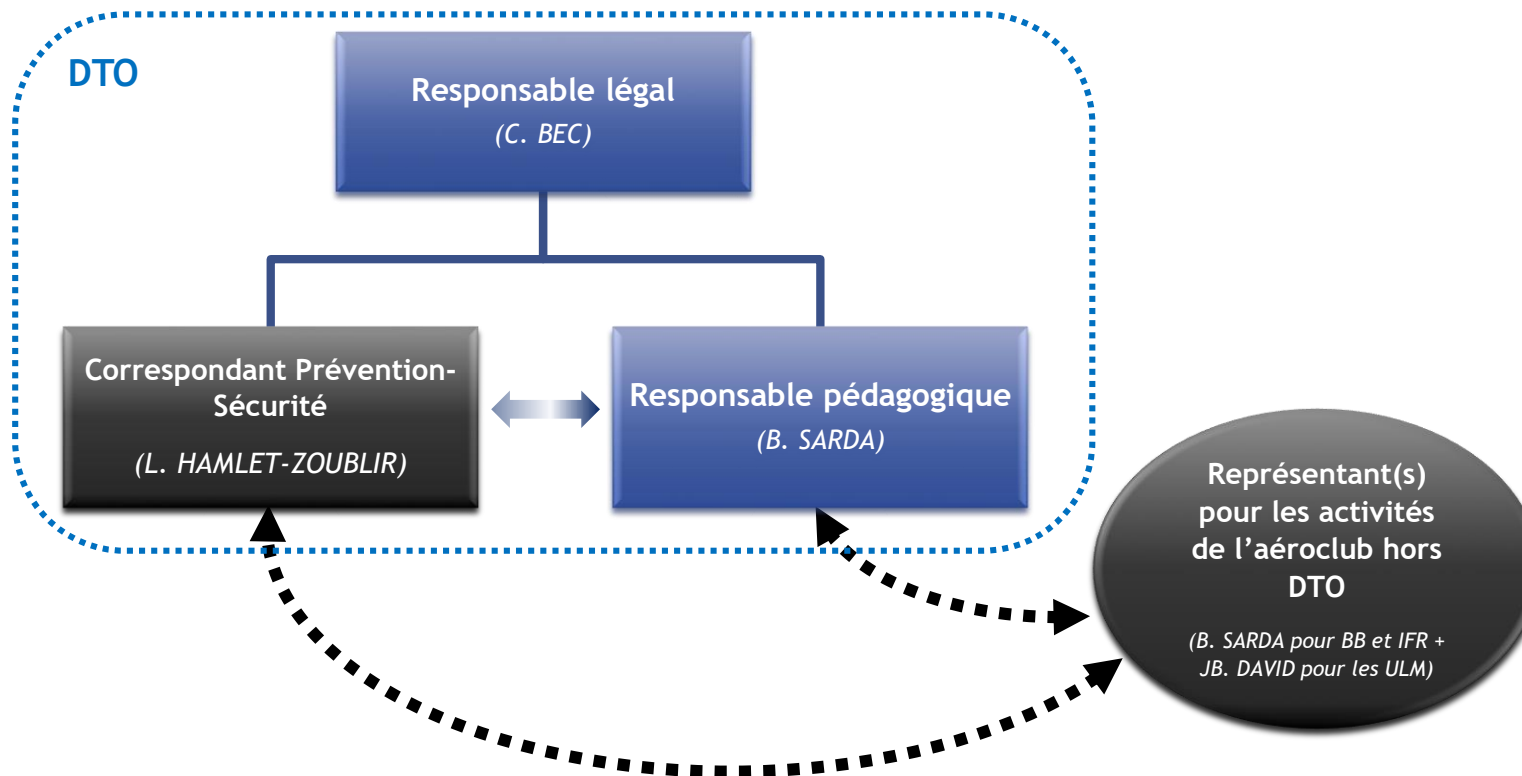
Les principes :

- L'engagement du Représentant du DTO
- L'évaluation des risques liés à l'activité
- L'exploitation des retours d'expérience
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'actions
- La promotion de la sécurité et de la prévention

POLITIQUE DE SÉCURITÉ

Organisation à l'ACTMP :

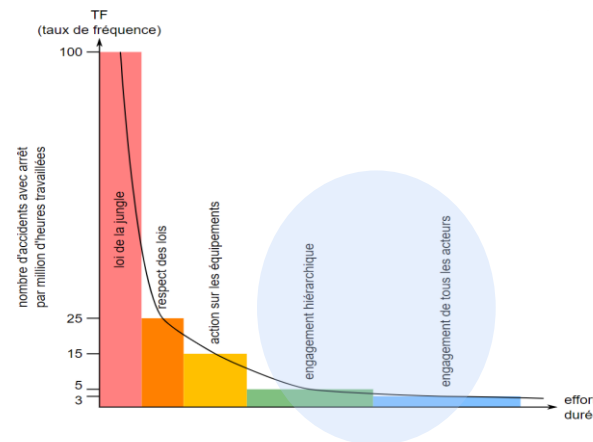
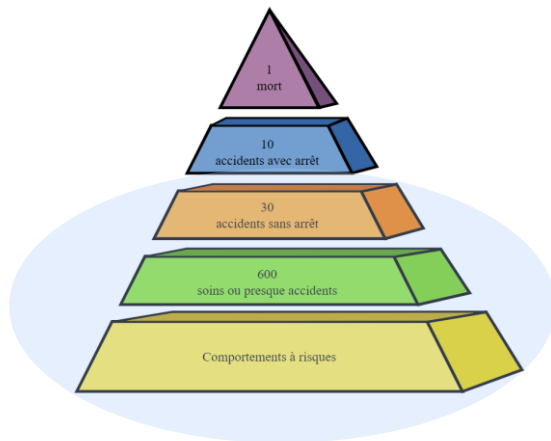
- Intègre le périmètre défini dans le cadre du DTO
- Est élargi aux activités périphériques, notamment ULM, dans le but de capter de l'information et de profiter des expériences de chacun



POLITIQUE DE SÉCURITÉ

La gestion des risques :

- Gérer les risques concrétisés
- Prévenir les risques potentiels (nécessité de remonter l'information)



Les outils :

- FFA : REX FFA, AERODIAGNOSTIC
- Internes : Affichage dans la salle pilote, flashes sécurité, tables rondes, plan d'actions, médias (courriel, réseaux sociaux, site internet)

Thème 1 : La METEO



La météo

Préambule :

- ▶ L'analyse météo est obligatoire avant tout vol et constitue **un élément clé de la sécurité des vols**
- ▶ Les phénomènes météo pouvant être dangereux apparaissent tout au long de l'année :
 - Turbulence ... dont le thermique en été (attention aux passagers qui ne sont pas habitués à voler)
 - Vent (en toute saison), surtout s'il est de travers à l'atterrissage ou s'il génère des rabatants ... ou lorsque que l'on se forme au passage d'un relief
 - Précipitations / orages
 - Etc...
- ▶ Les phénomènes météos peuvent avoir une incidence sur les performances de l'appareil, mais également celles du pilote



La Météo

Quelques rappels :

► Analyse météo :

- Situation générale : carte des fronts
- Situation nationale/régionale : carte TEMSI / WITEM ... attention aux symboles rares (exemple : )
- Situation locale : METAR / TAF

► Plusieurs moyens de trouver l'information :

- Internet (AEROWEB, OLIVIA)
- Contact avec un SIV
- Répondeur téléphonique (exemple : ATIS de Lasbordes au 05 62 47 53 27)

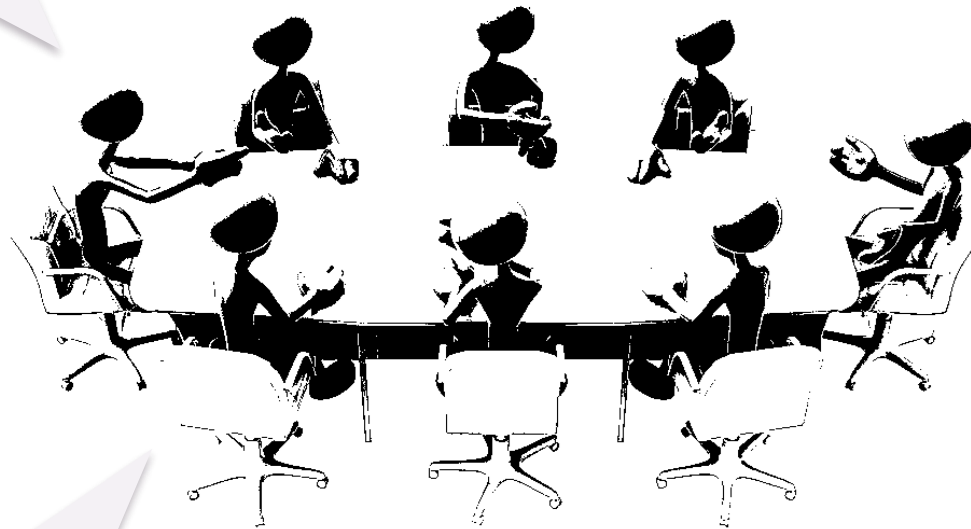


► De nouveaux outils sont disponible sur AEROWEB : coupe terrain, coupe trajet, ..

La météo

Quand ça m'est
arrivé, j'ai ...

Moi, ce qui
m'inquiète,
c'est ...



Et si ...

Comment fait-
on pour ... ?

La météo

► Quelques conseils :

- **Analyser la météo et les performances avant tout vol**
- Des outils d'aide sont à disposition à l'ACTMP : classeur avec symboles de cartes TEMSI, affichage sécurité (abaque de Koch, givrage carburateur)
- **Si la situation se dégrade en vol, envisager le déroutement !**
- En cas d'imprévu empêchant le retour, ne pas entreprendre le vol et contacter l'assistance FFA (numéro au dos de la licence : 08 06 80 28 00)

► Quelques liens intéressants :

- Anciens REX FFA catégorie météorologie n°145, 346 (https://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD/_P_MODAL_/IA8AAFvi_qZiQUtNeVBmREJUAQA)
- REX FFA (phénomène ondulatoire) : <http://rexffa.fr/Report/Details/5434>
- REX FFA (conditions de vol inadéquates) : <http://rexffa.fr/Report/Details/5562>

Thème 2 : Voler à plusieurs



Voler à plusieurs

Voler en équipage :

► Lors des voyages à plusieurs, il possible :

- Que 2 pilotes occupent les places avant
- Se partagent la conduite du vol : un pilote (PF), un navigateur (PNF) par exemple
- De se répartir les tâches en cas d'incident



► Un briefing préalable est nécessaire pour :

- Avoir une conscience commune de la situation, du parcours, de la météo
- Lever les doutes éventuels
- Pour bien définir les rôles et éviter le conflit (double pilotage, prise de décision, ...)



RAPPEL : Il n'y a qu'un commandant de bord et il doit être identifié AVANT le vol

Voler à plusieurs

Voler avec des passagers :

- ▶ La présence à bord de passagers n'est pas sans conséquence sur le déroulement du vol :
 - Charge de travail supplémentaire
 - Interruptions
 - Pression sur la décision
 - Désir de faire plaisir / Peur de décevoir
 - Il peut aussi aider en cas d'incident : on peut lui confier des tâches pour se concentrer sur l'essentiel

Il faut Accompagner - Commenter - Impliquer

Rappel : dans le cas d'un vol d'instruction, le FI est un passager un peu particulier qui est commandant de bord

Voler à plusieurs

Voler à plusieurs appareils :

► Lors des voyages par exemple, il est possible :

- Que plusieurs appareils se suivent de près
- Que les pilotes décident de voler en formation



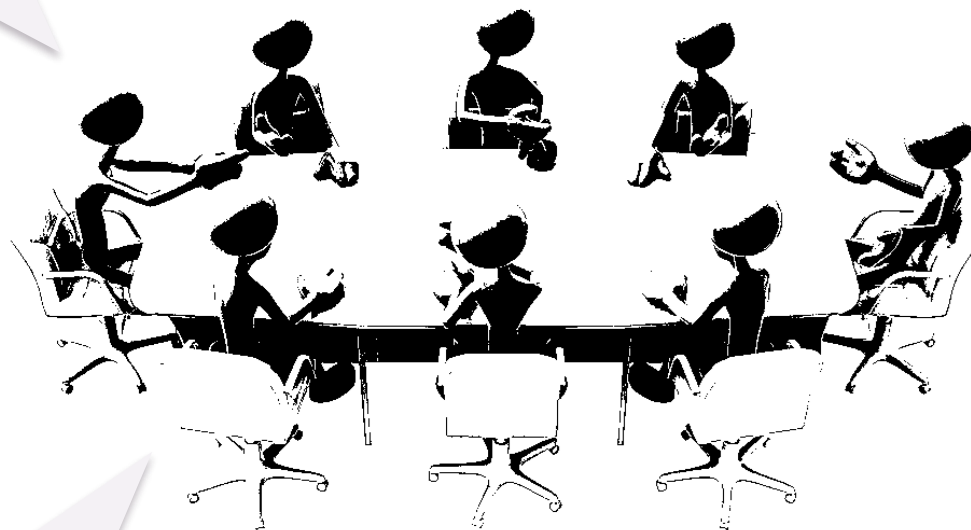
► Un briefing préalable est nécessaire :

- Voler en formation ne s'improvise pas
- Anticiper la route et partager une vision commune prévient les conflits de trajectoires

Voler à plusieurs

Quand ça m'est
arrivé, j'ai ...

Moi, ce qui
m'inquiète,
c'est ...



Comment fait-
on pour ... ?

Et si ...

Voler à plusieurs

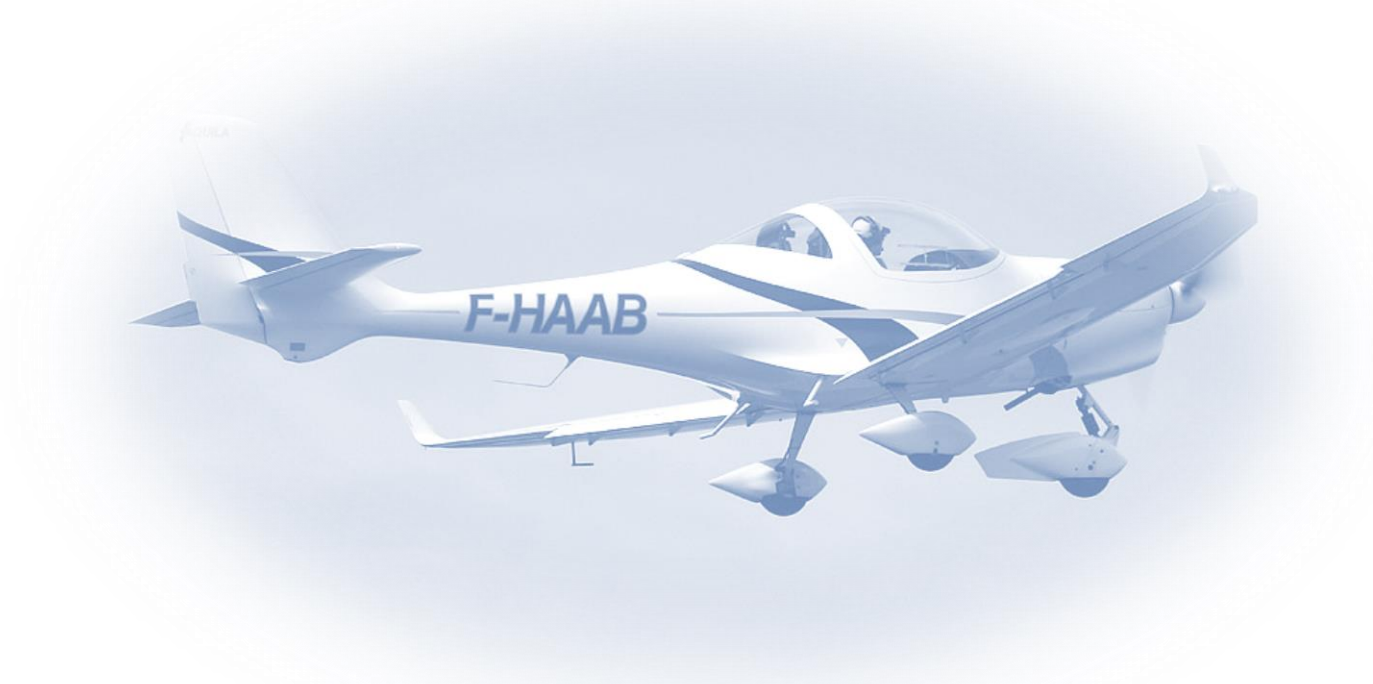
► Quelques conseils :

- **Briefer** avant le vol (pilote et/ou passager)
- Pour un vol en équipage ou en formation, **définir les rôles** avant le vol
- **Communiquer** pendant le vol ... l'autre n'a pas toujours conscience de ce qu'on voit ou de ce qu'on entend
- **Ne pas improviser**

► Quelques liens intéressants :

- http://www.acat-toulouse.org/uploads/media_items/le-passager-menace-ou-atout.original.pdf

Merci pour votre participation !



***N'hésitez pas à proposer des thèmes à aborder
lors des prochaines tables rondes***