

POLITIQUE DE SECURITE

Version B

SUIVI DES MODIFICATIONS

Indice	Date	Nature des modifications
A	12/2018	Création
B	05/2025	Mise à jour suite à évolution REX FFA + corrections diverses

DOCUMENT REDIGE PAR :

Nom	L. HAMLET-ZOUBLIR
Fonction	Correspondant Prévention-Sécurité

TABLE DES MATIERES

1	GENERALITES	2
1.1.	DESCRIPTION ET CONTROLE DU DOCUMENT	2
1.2.	RAPPEL DE L'ORGANISATION DE L'AERoclUB	3
1.3.	RESPONSABILITES DE L'ENCADREMENT	3
2	ENGAGEMENT DU REPRESENTANT LEGAL	4
3	GESTION DES RISQUES	6
3.1	GESTION DES RISQUES POTENTIELS	6
3.1.1	GENERALITES SUR LA GESTION DES RISQUES	6
3.1.2	IDENTIFICATION DES RISQUES ET DES CAUSES	6
3.1.3	DIAGNOSTIC DE LA PREVENTION ET DE LA SECURITE	6
3.1.4	MESURES D'ATTENUATION	6
3.2	GESTION DES RISQUES CONCRETISES	7
4	MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SECURITE	8
4.1	PREAMBULE	8
4.2	CONSTITUTION DE L'EQUIPE DU DTO	8
4.3	ACTIVITES COLLECTIVES ET COLLABORATIVES	9
4.4	MOYENS DE COMMUNICATION	9
4.5	MISE EN PLACE DES MESURES D'ATTENUATION	9
	ANNEXE 1 : RESPONSABILITES DU COMMANDANT DE BORD	10

1 GENERALITES

1.1. DESCRIPTION ET CONTROLE DU DOCUMENT

Introduction

Ce document constitue la politique de sécurité de l'Aéroclub Toulouse Midi-Pyrénées (ACTMP). Il décrit 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.

La mise à jour de 2025 intègre des corrections et évolutions diverses dans le texte, principalement :

- *L'évolution de l'encadrement en séparant les rôles dirigeant / responsable du DTO*
- *L'évolution de la procédure de déclaration des événements suite à la mise en service de REX FFA NG*

Lexique

ACTMP	Aéroclub Toulouse Midi-Pyrénées
ATO	Approved Training Organisation
CPS	Correspondant Prévention Sécurité
CRESAG	Compte-Rendu d'Événement de Sécurité d'Aviation Générale
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DO	Déclaration Obligatoire
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DTO	Declared Training Organization
FE / FI	Flight Examiner / Flight Instructor
FFA	Fédération Française d'Aéronautique
LAPL	Light Aircraft Pilot License (Licence de Pilote d'Avion Léger)
MEL	Minimum Equipment List (Liste des équipements absolument obligatoires)
PPL	Private Pilot License (Licence de Pilote Privé)
REX	Retour d'EXpérience
SEP	Single Engine Piston (classe monomoteur à piston)
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
ULM	Ultra Léger Motorisé

Maintenance du document

Ce document est géré par l'ACTMP et pourra être mis à jour par le Correspondant Prévention-Sécurité ou par un membre du club explicitement missionné par le bureau ou le CPS. Une mise à jour sera réalisée en cas d'évolution de structure, de procédure interne ou émanant de l'administration (FFA, DGAC).

1.2. RAPPEL DE L'ORGANISATION DE L'AEROCLUB

L'ACTMP est une association régie par la loi de 1901 qui a pour but la pratique et la vulgarisation du vol moteur, de tous les sports aériens, ainsi que toutes autres activités touchant à l'aviation ou ayant un lien avec elle ou aux activités s'y rattachant. La politique de sécurité s'applique à l'ensemble des activités au sein de l'aéroclub c'est-à-dire aux avions et aux ULM.

L'ACTMP héberge un organisme déclaré dit DTO et forme à la licence de pilote privé (PPL), à la licence de pilote de loisir (LAPL), à la qualification SEP, au vol de nuit, ainsi qu'au vol aux instruments (sous responsabilité d'un ATO). Le DTO est surveillé par la DSAC Sud :

- Vérification de la conformité des programmes de formation à la PART-FCL,
- Vérification des dispositions réglementaires du DTO,
- Programme de surveillance basé sur les risques,
- Inspections programmées et inopinées (en cas de problème de sécurité par exemple).

1.3. RESPONSABILITES DE L'ENCADREMENT

Le bureau et le comité directeur

Ses attributions sont définies dans le Règlement Intérieur de l'Association.

Le président est notamment responsable :

- De la gestion et de l'exploitation de l'aéroclub
- Pénalement et civilement devant l'administration et les tribunaux

Le Représentant légal du DTO

Il veille à ce que le DTO et ses activités soient conformes avec les exigences réglementaires applicables et avec sa déclaration. Il élabore et met en place une politique de sécurité qui assure que les activités du DTO sont exécutées en 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.

Remarque : dans le cas de l'ACTMP, la gestion de la sécurité est déléguée en tout ou partie au CPS.

Le Responsable Pédagogique

Il coordonne, veille et supervise toutes les actions (mise en œuvre et application) liées à la formation aéronautique effectuée par l'aéroclub. Il est notamment responsable :

- De l'adéquation des formations avec les engagements DTO
- De la tenue à jour des programmes de formation
- De s'assurer 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 leurs licences et de leurs qualifications

Le Correspondant Prévention – Sécurité (CPS)

Il est chargé d'animer la politique de sécurité de l'aéroclub auprès des membres de l'ACTMP 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
- De promotion de la prévention

2 ENGAGEMENT DU REPRESENTANT LEGAL

Engagement de la FFA dans le cadre des ATO, et par extension au DTO :

La Fédération Française Aéronautique attache une attention majeure à la prévention des accidents et incidents qui peuvent affecter les aéro-clubs et leurs pilotes. Les aéro-clubs doivent définir et mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité dans le cadre de l'obtention de leur approbation ATO. 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 performances 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.

Engagement du président de l'ACTMP

L'Aéroclub Toulouse Midi-Pyrénées attache la plus haute importance à la prévention des accidents et des incidents. Pour cela, avec le soutien de l'ensemble des acteurs de la vie de l'aéroclub (pilotes, élèves, instructeurs, salariés), le conseil d'administration s'engage à élaborer et à faire vivre une politique de prévention et de sécurité dont l'objectif est de réduire les risques d'incidents ou d'accident liés à la mise en œuvre des aéronefs.

Ainsi, le président de l'Aéroclub Toulouse Midi-Pyrénées s'engage à :

- Observer les prescriptions législatives et réglementaires,
- Etablir et utiliser des procédures d'identification des dangers et de gestion des risques dans les activités afin de les atténuer,
- Nommer un Correspondant Prévention-Sécurité (CPS) qui assurera la coordination du SGS et lui apporter son concours et son soutien dans l'accomplissement de sa tâche,
- Encourager une communication efficace,
- Manifester autant d'intérêt pour les résultats en matière de sécurité que pour les autres résultats de l'organisation,
- Veiller à ce qu'aucune sanction disciplinaire ne soit prise à l'encontre d'une personne qui révèle une préoccupation, un danger, un risque ou un événement en lien avec la sécurité dans le cadre du SGS, dans un contexte de culture juste,
- Garantir la confidentialité des renseignements reçus et l'anonymat des renseignements conservés ou utilisés,
- S'assurer que chaque personne reçoive une information et une formation appropriées relative au SGS, à la sécurité de l'aviation et la manière dont il y contribue,
- Mesurer la performance par rapport à des indicateurs et des objectifs réalistes de sécurité, améliorer constamment la performance de sécurité, notamment via l'outil AERODIAGNOSTIC.

Tous les adhérents de l'association sont solidairement responsables de la mise en œuvre du présent engagement. La présente démarche est entreprise en cohérence avec les engagements de la FFA et de ses représentants régionaux.

3 GESTION DES RISQUES

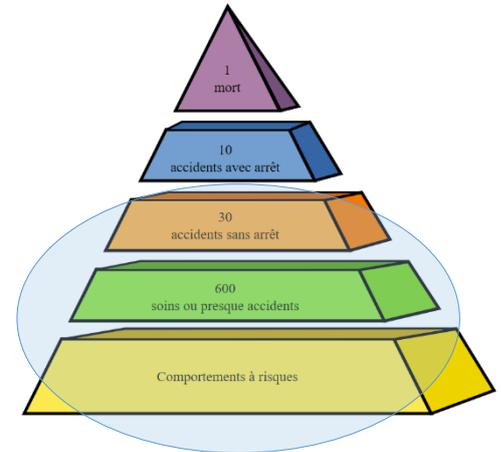
3.1 GESTION DES RISQUES POTENTIELS

3.1.1 Généralités sur la gestion des risques

La gestion des risques s'applique à tous les domaines de la vie privée ou professionnelle.

La pyramide de Bird ci-contre illustre que les accidents les plus graves sont les plus rares, et qu'inversement, les situations anormales mais bénignes sont les plus fréquentes : les ordres de grandeurs sont de 1 accident mortel pour 1 000 000 de comportements à risques !

La gestion des risques aura ainsi pour objectif d'identifier au plus tôt les signaux faibles et de mettre en place des moyens d'éviter, de supprimer et, en dernier recours, de limiter l'exposition au danger. Elle constitue démarche qui s'inscrit dans la durée car elle aspire à faire évoluer les mentalités.



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

3.1.2 Identification des risques et des causes

Tous les acteurs de la vie de l'aéroclub participent à l'identification des risques. Les briefings préalables ou au retour de vol, les cours théoriques ou simplement les discussions en salle pilote sont autant de canaux qui permettent de partager les expériences. L'aéroclub pourra également organiser des activités collectives autour de thèmes relatifs à la sécurité. Tout le monde pourra proposer des activités et les thèmes à y aborder.

Des personnes identifiées au sein de la structure sont chargées d'animer les démarches visant à identifier les causes et les actions de préventions qui pourront être mises en œuvre par l'équipe pédagogique ou par l'ensemble des pilotes.

3.1.3 Diagnostic de la prévention et de la sécurité

L'outil AERODIAGNOSTIC permet d'établir la situation de référence de l'aéroclub au moment de la mise en place de la politique de sécurité, dans le cadre du DTO.

AERODIAGNOSTIC sera mis à jour annuellement de manière à mesurer les progrès qui auront été réalisés. Les mises à jour pourront être anticipées si nécessaire.

3.1.4 Mesures d'atténuation

Les moyens d'identification des risques et de leurs causes pourront déboucher sur des actions, qui seront centralisées dans un plan d'actions (voir chapitre 4.5 Mise en place des mesures d'atténuation).

3.2 GESTION DES RISQUES CONCRETISES

Qui ? Toute personne (pilote, élève, instructeur, salarié technique ou non technique) 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.

Quoi ? Tout événement relevant de la sécurité ou toute proposition d'amélioration mérite d'être déclaré.

Comment ? Le déclarant peut prendre contact avec CPS (ou un membre de l'équipe SGS) ou de l'équipe pédagogique qui transmettra l'information. Une adresse courriel a été créée pour échanger sur les sujets en lien avec la sécurité de l'aéroclub : info.securite@actmp.fr

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 à l'ACTMP est accessible via l'application REX FFA NG, dont les identifiants sont ceux des outils SMILE de la FFA : <https://rex.ffa-aero.fr/login> (tutoriels disponibles sur SMILE DOCUMENT)

Pour pilotes avions : Le déclarant est encouragé à utiliser l'outil en ligne REX FFA NG. Les QR codes pour télécharger l'application REX FFA NG et échanger avec le CPS :



Pour pilotes ULM : Le déclarant est encouragé à utiliser l'adresse mail : info.securite@actmp.fr

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

Comment sont traités les REX ?

Lorsqu'un REX est saisi, seuls les membres de l'équipe SGS 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 adéquat (local, plateforme, FFA, ... via l'application REX FFA NG
- Transmet un CRESAG à l'autorité (DSAC au minimum) si nécessaire

Qu'est-ce qu'un CRESAG ?

Le Compte-rendu d'Évènement 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 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.

4 MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE SECURITE

4.1 PREAMBULE

LA POLITIQUE DE SECURITE 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.

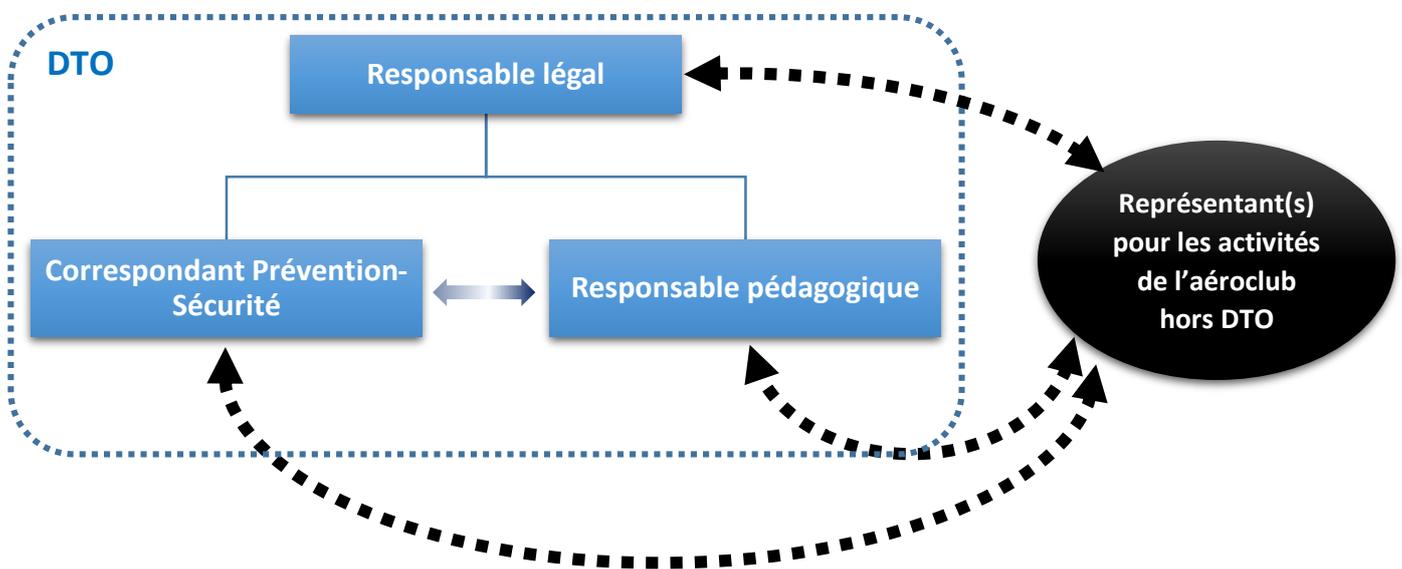
La sécurité est l'affaire de tous, au sol comme en vol. A ce titre, les pilotes, leurs passagers, l'encadrement ainsi que tout le personnel de l'aéroclub est concerné car nous pouvons tous être impliqués ou témoins d'événements qui mettent en jeu la sécurité.

En vol, le premier acteur de la sécurité est le commandant de bord (voir en annexe 1).

4.2 CONSTITUTION DE L'EQUIPE DU DTO

L'organisation mise en place à l'ACTMP :

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



En complément des rôles identifiés dans l'organigramme ci-dessus, l'équipe SGS sera complétée de membres de l'encadrement ou de pilotes désireux de s'impliquer dans la démarche. Les membres de l'aéroclub seront informés des personnes à contacter et à même de répondre à leurs interrogations ou de recueillir leurs témoignages.

4.3 ACTIVITES COLLECTIVES ET COLLABORATIVES

Des activités collaboratives seront organisées de manière à impliquer tous les acteurs de la vie de l'aéroclub. Il s'agira par exemple de tables rondes, d'animations faites par des intervenants spécialistes d'un domaine, etc. Certaines activités collaboratives pourront être ouvertes ou partagées avec les autres aéroclubs de la plateforme. Dans la mesure du possible, les supports pédagogiques utilisés seront mis à la disposition des personnes concernées.

Si des cours théoriques sont dispensés au sein de l'aéroclub, ils permettront également de diffuser les messages de sécurité. L'animateur juge des questions relatives à la sécurité pertinentes et pourra les partager avec l'équipe pédagogique et le CPS de manière à en faire profiter au plus grand nombre.

4.4 MOYENS DE COMMUNICATION

La communication relative à la sécurité pourra passer par de multiples médias en fonction du type, de la criticité des informations. Il s'agira :

- De **FLASH SECU** pour les sujets spécifiques en relation avec une actualité (courriel et affichage en salle pilote)
- De **FLASH INFO** pour les sujets spécifiques et non permanents concernant un appareil (courriel et affichage dans le hangar au-dessus des carnets de route)
- Des **affiches en salle pilote** pour les sujets généraux ou permanents
- Des **publications de REX** via le site REX FFA NG ou relayées par courriel
- De **courriels** ou de publications sur les **réseaux sociaux** pour tout autre type d'information (actualités sur la plateforme, la planification d'une activité collective, mise en place de zones temporaires, ...)

4.5 MISE EN PLACE DES MESURES D'ATTENUATION

Les mesures d'atténuation seront gérées via un plan d'actions interne à l'aéroclub qui sera examiné à intervalle régulier. Le plan d'actions permettra de :

- Centraliser et de formaliser les actions mises en œuvre pour améliorer la prévention et la sécurité,
- Structurer la démarche et les actions permettant d'atteindre les objectifs,
- De partager l'information,
- D'avoir les éléments de preuves qui seront à présenter lors des bilans.

Le plan d'actions proposé pour initier la démarche est présenté ci-dessous ; il pourra évoluer pour mieux s'adapter aux contraintes de gestion dans le cadre de l'aéroclub.

 SUIVI DES ACTIONS DE LA POLITIQUE SECURITE										
N°	ORIGINE / RISQUE IDENTIFIE	DATE DE CREATION	LIBELLE DE L'ACTION	GRAVITE	RECURRENCE	CRITICITE	PILOTE D'ACTION	DELAI	DATE DE CLOTURE	BILAN / REMARQUES
1						0				
2						0				
3						0				
4						0				

L'analyse des événements et la mise en place des moyens de prévention ou des mesures correctives pourront être itératives, dans un souci d'amélioration constante de la sécurité.

ANNEXE 1 : RESPONSABILITES 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,
- 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 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 sur 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.