

## La politique de sécurité au sein de l'ACRV

L'ACRV a mis en place une politique de prévention des risques pour répondre à la réglementation correspondant aux exigences de sécurité au sein du DTO ACRV. Cette politique se base sur le chapitre 15 du manuel DTO de la DGAC, édition 3 du 6 mai 2022.

Ce document a pour but de préciser la procédure de mise en place de cette politique au sein de l'ACRV, depuis la désignation des personnes en charge de l'appliquer jusqu'à l'archivage des fiches d'évènements.

Il est révisable tant que de besoin pour s'ajuster au mieux aux évènements de sécurité observés au sein de l'ACRV.

L'indice de révision sera mentionné en pied de page, avec la date de la révision. L'historique des révisions est enregistré ci-dessous.

Diffusion :

Ce document et ses annexes seront joints au registre de sécurité et peuvent être consultables par les autorités de tutelle.

Il est diffusé auprès des membres de l'ACRV sur le site de liaison, qui regroupe tous les documents nécessaires au fonctionnement de l'association.

Le tableau ci-dessous enregistre l'historique et les révisions de mise à jour du présent document.

| Version | Date          | Motif                                   | Pages concernées |
|---------|---------------|-----------------------------------------|------------------|
| V.0     | Novembre 2020 | Création                                | Toutes           |
| Rev.1   | Mars 2022     | Insertion d'un plan d'intervention      | 15 et 16         |
| Rev.2   | Novembre 2022 | Précisions vols de découverte           | 13 et 14         |
| Rev.3   | Mars 2023     | Gestion des risques                     | 6 à 12           |
| Rev.4   | Juillet 2023  | Modifs après audit DGAC                 | Toutes           |
| Rev.5   | Juillet 2024  | Chgt Resp. DTO et resp. sécurité/sûreté | Page 1           |

Responsable DTO : Sébastien Favre-Novet, RP : André Merlier, RP délégué : Pierre Varnet,  
Responsable sécurité et sûreté Pierre Varnet secondé par J. Luc Blanchard

## Sommaire

I – Les postes de responsables sécurité et référent sûreté  
I-1 Désignation des responsables et de leur domaine de compétence  
I-2 Leur rôle et leurs prérogatives

II- Définition des compétences  
II-1 Sécurité aéronautique  
a. Activité aéro-club  
b. Activité vols de découverte  
II-2 Sécurité au sol et sûreté aérodrome  
II-3 Communication interne

III- Méthodologie de la gestion des risques  
III-1 Procédure interne  
III-2 Signalement aux autorités de tutelle

IV – Gestion des risques aéronautique.  
IV-1 Au sol  
IV-2 En vol  
IV-3 Vols de découverte

V – Gestion des risques aux personnes et à l’infrastructure  
V-1 Sécurité des personnes  
V-2 Sûreté de l’aérodrome, des locaux et des bâtiments  
V-3 Plan d’intervention : conduite à tenir en cas d’accident

VI- Recueil des évènements  
VI-1 Fiches de sécurité  
VI-2 Registres de sécurité  
a. Registre évènements sécurité activité Aéro-club  
b. Registre évènements sécurité vols de découverte  
VI-3 Personnes habilitées à reporter un évènement sur les registres

VII- Analyse des évènements  
VII-1 Traitement des fiches de sécurité  
VII-2 Actions correctives  
VII-3 Principe de culture juste

VIII- Archivage

IX- Annexes

- I- Les postes de responsables sécurité et référent sûreté
- I-I Désignation des responsables et de leur domaine de compétences
- Du fait de la complexité de la gestion des risques dans deux domaines différents (risques aéronautiques et risques non aéronautiques), il est décidé de désigner 2 personnes gérant chacune un de ces deux domaines.
- Lors de la première réunion du Conseil d'Administration après chaque Assemblée Générale annuelle, il est désigné :
- Un responsable DTO
  - un responsable sécurité aéronautique,
  - un référent sûreté des personnes et de l'infrastructure.

I-I-1 Le domaine de compétence du responsable sécurité aéronautique est la sécurité de l'activité aéronautique de l'ACRV, tant au sol qu'en vol. C'est lui qui demande au correspondant SIA de l'aérodrome de faire les éventuelles demandes de NOTAM en fonction des circonstances.

I-I-2 Le domaine de compétence du référent sûreté est l'ensemble des évènements qui pourraient avoir des conséquences sur la sécurité aéronautique et sur la sécurité des biens et des personnes au sol. Ce poste correspond à la circulaire ministérielle du 6 avril 2010 sur la sûreté des aérodromes secondaires. Il est désigné par la préfecture de la Drôme sur proposition de la DSAC et de l'ACRV.

Ces deux responsables travaillent d'un commun accord, ils émettent un avis commun quand leurs compétences se rejoignent sur un évènement de sécurité.

I-2 Le rôle et les prérogatives du responsable sécurité et du référent sûreté :

Chacun dans leur domaine, ils appliquent la politique de sécurité définie en relation avec la formation en DTO en termes de gestion des risques et des menaces.

Ils doivent procéder à l'étude et à la gestion des risques comme défini au chapitre III de ce document.

Ils sont chargés de mettre en place un registre de sécurité commun.

Ils sont mandatés de fait par le Conseil d'Administration pour obtenir des informations auprès des témoins en cas d'accident ou d'incident. Ils rendent compte de leur action au Conseil d'Administration, au président de l'ACRV et aux autorités de tutelle.

Ils peuvent être assistés par des personnes choisies par eux, non spécialement désignées par le CA.

## II- Définition des compétences

### II-1 Sécurité aéronautique

- a) La politique de sécurité aéronautique est mise en œuvre par le responsable sécurité aéronautique. Elle concerne l'activité DTO de l'aéro-club, c'est-à-dire la formation, la gestion des aéronefs et l'activité des pilotes. Le responsable peut être secondé par les instructeurs et le référent sûreté si besoin.
- b) L'activité des vols de découverte est déléguée au référent sûreté qui doit mettre en œuvre la procédure d'accueil et d'information des passagers ainsi que l'information des pilotes autorisés vols de découverte, aux termes de l'arrêté ministériel du 18 août 2016.

### II-2 Sécurité au sol et sûreté aérodrome

La politique de sécurité concernant ces risques est mise en œuvre par le référent sûreté.

Il prend appui sur le règlement intérieur de l'aéro-club et sur le livret de sensibilisation à la sûreté des aérodromes secondaires édité par la DSAC-CE.

### II-3 Communication interne

Les domaines de compétence des deux responsables ne sont pas hermétiques entre eux. Ils se transmettent toutes les informations utiles à la sécurité de l'ensemble. Ils préconisent au Conseil d'Administration les mesures à mettre en œuvre pour la gestion de la sécurité. Les informations de sécurité sont affichées au Club-House et systématiquement diffusées par courriels aux membres.

## III- Méthodologie de la gestion des risques

### III-1 Procédure interne :

- a. Identifier les dangers
- b. Evaluer les risques et les classer. Méthode choisie : Matrice OACI  
[Guide classification du risque des comptes-rendus d'évènements de sécurité \(PDF - 1.11 Mo\)](#)
- c. Mettre en place des dispositions préventives
- d. Mettre en place des actions correctives
- e. Evaluer la qualité des dispositions préventives et des actions correctives
- f. Tenir à jour le registre de sécurité
- g. Gérer les archives des évènements de sécurité survenus au sein du DTO ACRV

### III-2 Signalement aux autorités de tutelle

Le règlement UE 376/2014 est applicable aux évènements mentionnés dans le registre de sécurité.

## IV- Gestion des risques aéronautiques :

### IV-1 Au sol, avant le vol :

- a. Météo locale
- b. Etat de la piste
- c. Conditions physiques et aptitude des pilotes
- d. Accès à la piste et aux hangars
- e. Sortie des avions et préparation du vol
- f. Procédures avant décollage

### IV-2 En vol : (cette partie est traitée dans la formation des pilotes)

- a. Risques humains
- b. Risques techniques
- c. Risque environnemental

### IV-3 Vols de découverte

L'identification, l'évaluation, les actions et les corrections concernant ces risques sont listées dans les tableaux de l'annexe 2.

## V- Gestion des risques aux personnes et à l'infrastructure :

### V-1 Sécurité des personnes

- a. Accès aux locaux communs
- b. Accès à la piste et aux hangars

### V-2 Sûreté de l'aérodrome, des locaux et des bâtiments

### V-3 Plan d'intervention : conduite à tenir en cas d'accident

L'identification, l'évaluation, les actions et les corrections concernant ces risques sont listées dans les tableaux de l'annexe 3.

## VI- Recueil des évènements

### VI-1 Fiche de sécurité

Chaque évènement ayant occasionné l'application de la politique de sécurité du DTO ACRV fait l'objet de la création d'une fiche évènement dont un exemple est en annexe. Ces fiches sont indexées par date d'occurrence de l'évènement et répertoriées dans le registre de sécurité informatisé.

Elles servent de base pour l'établissement d'un CRESAG et d'un REX FFA.

### VI-2 Registres de sécurité

- a) Un registre informatisé est créé pour enregistrer les évènements de sécurité. Il est consultable et modifiable par les personnes autorisées. C'est le registre principal.
- b) Un sous registre est dédié aux vols de découverte, accessible sur OpenFlyers par les pilotes autorisés vols de découverte et les responsables DTO. Eventuellement et si besoin, des évènements vols de découverte pourront être reportés dans le registre de sécurité principal.

## VI-3 Personnes habilitées à rédiger les registres de sécurité

Le registre de sécurité principal est tenu à jour par les deux responsables sécurité ou par un instructeur désigné par l'un des deux.

Le sous registre de sécurité dédié aux vols de découverte est tenu à jour par les pilotes autorisés aux vols de découverte.

## VII- Analyse des évènements

### VII-1 traitement des fiches de sécurité

Chaque fiche de sécurité fait l'objet d'une analyse destinée à comprendre pourquoi l'évènement s'est produit et comment éviter qu'il ne se reproduise.

### VII-2 Actions correctives

Le DTO ACRV met en place des actions correctives et les évalue pour en vérifier l'efficacité.

Les actions correctives sont éventuellement diffusées aux membres pour information et prise en compte.

### VII-3 Principe de culture juste

Tout évènement sera étudié en garantissant le principe de la culture juste, dans laquelle les intervenants 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 volontaires ne sont pas tolérés.

## VIII- Archivage

Le registre de sécurité numérisé est sauvegardé automatiquement et manuellement par le RP.

Le sous registre « Vols de découverte » est conservé sur OpenFlyers et sur tirage papier archivé en salle de formation.

Les fiches de sécurité papier sont archivées avec une garantie d'anonymat en salle de formation. Uniquement la description de l'évènement, la date d'occurrence et les actions correctives sont mentionnés.

Les CRESAG sont également archivés avec les REX FFA.

## IX- Annexes

### Annexe 1

Méthodologie de la gestion des risques avec matrice OACI

### Annexe 2

Gestion des risques aéronautiques.

Identification, évaluation, mesures correctives :

IV-1 Risques aux aéronefs au sol

IV-3 Risques aux vols de découverte

### Annexe 3

Gestion de la sécurité aux personnes et à l'infrastructure

Identification, évaluation, mesures correctives appliquées

V-1 Risques aux personnes

V-2 Risques à l'infrastructure

### Annexe 4

Fiche type de sécurité

VI-1 Evènement de sécurité aéronautique

VI-2 Evènement de sûreté

### Annexe 5

Addendum Vols de découverte

### Annexe 6

Conduite à tenir en cas d'accident aérien

### Annexe 7

Fiche de renseignement « Accident aérien »

## Annexe 1 Titre III

Méthodologie de la gestion des risques  
Méthode d'évaluation des risques utilisée par l'ACRV : Matrice OACI

Le risque est évalué en fonction de sa gravité, de sa probabilité d'occurrence et éventuellement de sa fréquence d'occurrence.

La combinaison des deux colonnes permet de le classer.

Le résultat est indiqué dans le CRESAG.

| <i>Risque de sécurité</i> |   | <i>Gravité</i>              |                        |                     |                     |                          |
|---------------------------|---|-----------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|--------------------------|
|                           |   | <i>Catastrophique<br/>A</i> | <i>Dangereux<br/>B</i> | <i>Majeur<br/>C</i> | <i>Mineur<br/>D</i> | <i>Négligeable<br/>E</i> |
| <i>Probabilité</i>        |   |                             |                        |                     |                     |                          |
| Fréquent                  | 5 | 5A                          | 5B                     | 5C                  | 5D                  | 5E                       |
| Occasionnel               | 4 | 4A                          | 4B                     | 4C                  | 4D                  | 4E                       |
| Faible                    | 3 | 3A                          | 3B                     | 3C                  | 3D                  | 3E                       |
| Improbable                | 2 | 2A                          | 2B                     | 2C                  | 2D                  | 2E                       |
| Extrêmement improbable    | 1 | 1A                          | 1B                     | 1C                  | 1D                  | 1E                       |

## Annexe 2, Titre IV-1 :

## Evaluation des risques aux aéronefs au sol

| Risque                             | Avions concernés             | Prévention                                                                                                                 | Action si occurrence                                                         | Probabilité |
|------------------------------------|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Chocs entre avions dans hangars    | Tous                         | Cales et marques au sol prépositionnées                                                                                    | Immobilisation avion pour inspection                                         | Moyen       |
| Chocs de manœuvre                  | Tous                         | Formation des pilotes.                                                                                                     | Immobilisation avion pour inspection                                         | Moyen       |
| Débord d'huile                     | Tous                         | Formation des pilotes.                                                                                                     | Nettoyage approfondi                                                         | Moyen       |
| Phénomène météo                    | Avions parqués à l'extérieur | Ancrages béton, sangles.                                                                                                   | Immobilisation avion pour inspection                                         | Moyen       |
| Incendie avitaillement             | Tous                         | Relier la masse de l'avion aux pompes<br>Personne à bord pendant l'avitaillement<br>Extincteur des pompes en position      | Utiliser l'extincteur<br>Appeler les secours<br>Eloigner l'avion si possible | Moyen       |
| Etat de la piste                   | Tous                         | Tonte régulière organisée<br>Inspection visuelle<br>registre d'observations<br>Conformité AD par DSAC                      | Intervention ciblée<br>Intervention ciblée                                   | Faible      |
| Accident décollage ou atterrissage | Tous                         | Formation des pilotes.<br>Affichage flyer "conduite à tenir"<br>au club-house<br>Rédaction d'un plan d'urgence (en annexe) | Déclenchement plan d'urgence<br>Dépose NOTAM si besoin                       | Moyen       |

## Annexe 2, Titre IV-3 :

## Vols de découverte, les passagers

Avant l'embarquement, les personnes sont considérées comme des visiteurs

| Risques                             | Points concernés                | Prévention                                 | Action si occurrence | Probabilité |
|-------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------|----------------------|-------------|
| <u>A l'embarquement :</u>           |                                 |                                            |                      |             |
| Intégrité de l'avion et du matériel | Bande de circulation sur l'aile | Expliquer, accompagner, observer           | Annulation du vol    | Forte       |
|                                     | Objets transportés              | Expliquer, ranger, sécuriser               |                      | Forte       |
|                                     | Ceintures                       | Expliquer l'utilité, vérifier serrage      |                      | Moyen       |
|                                     | Casques radio                   | Expliquer le fonctionnement                |                      | Moyen       |
| <u>Avant décollage :</u>            |                                 |                                            |                      |             |
| Malaise, angoisse                   | Passagers                       | Rassurer, proposer report du vol           | Annulation du vol    | Moyen       |
|                                     |                                 | Si vol : passager anxieux en place arrière |                      |             |
| Trop exubérant                      | Passagers                       | Calmer, expliquer la charge du pilote      | Annulation du vol    | Moyen       |
| <u>En vol :</u>                     |                                 |                                            |                      |             |
| Malaise                             | Passagers                       | Sac vomitoire, aération avion              | Retour immédiat      | Moyen       |
| Panique                             | Passagers                       | Faire maîtriser par les autres passagers   | Retour immédiat      | Moyen       |
|                                     |                                 | Couper les intercoms                       |                      |             |

## Annexe 3, Titre V-1 :

## Evaluation des risques aux personnes

| Risque                              | Personnes concernées | Prévention                                                                                                                | Action si occurrence                                                    | Probabilité |
|-------------------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Blessure physique, malaise<br>Chute | Membres et visiteurs | Propreté des lieux, accessibilité<br>Affichage des N° d'urgence<br>Défibrillateur (et personnel formé)                    | Porter secours et sécuriser si besoin<br>Appeler les secours            | Faible      |
| Méconnaissance de la pratique       | Visiteurs            | Accompagnement constant<br>Barrières de délimitation piste/public<br>Panneaux de signalisation<br>Explication des dangers | Rappel courtois<br>BGTA si problème de comportement<br>Faire des photos | Moyen       |

## Annexe 3, Titre V-2 :

## Evaluation des risques à l'infrastructure

| Risque                    | Eléments concernés | Prévention                                                                                                         | Action si occurrence                                                     | Probabilité |
|---------------------------|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Incendie                  | Tous bâtiments     | Extincteurs positionnés et vérifiés<br>Rangement identifié des inflammables<br>Affichage des N° d'urgence          | Protéger les personnes et les biens<br>Evacuation<br>Appeler les secours | Moyen       |
| Malveillance, effractions | Tous bâtiments     | Eclairage automatique et caméras<br>Bâtiments fermés à clé<br>Pas de clé dans les avions<br>Renforcement des accès | Prévenir gendarmerie locale<br><br>Prévenir BGTA si aéronefs concernés   | Moyen       |
| Occupation illégale       | Piste et taxi-way  | Barrières, fossés, blocs de béton                                                                                  | Prévenir BGTA et Comcom                                                  | Faible      |

## Annexe 4, Titre VI-1

Fiche type d'évènement de sécurité aéronautique

|                               |          |
|-------------------------------|----------|
| Fiche évènement sécurité aéro | Numéro : |
|-------------------------------|----------|

| Date | Ecole ou VFR | Avion | Nature du vol | phase de vol |
|------|--------------|-------|---------------|--------------|
|      |              |       |               |              |

Circonstances :

Mesures correctives adoptées

Annexe 4, Titre VI-2  
Fiche type d'évènement de sûreté

|                        |          |
|------------------------|----------|
| Fiche évènement sûreté | Numéro : |
|------------------------|----------|

| Date | Rédacteur |
|------|-----------|
|      |           |

Circonstances :

Mesures correctives apportées :

Suite donnée :

## Annexe 5

### Addendum vols de découverte

Nota : Les DTO ne concernent que l'activité formation conduisant à la délivrance de licences ou qualifications (initiale ou renouvellement), en aucun cas le DTO concerne l'intégralité de l'activité d'un aéro-club.

#### 1 Rappel juridique :

Les vols de découvertes, auparavant appelés « baptêmes de l'air », sont soumis aux dispositions de l'arrêté du 18 août 2016, section 3 : Vols de découverte en ses articles 3 à 13. Des précisions sont apportées par la note 23-110 « Point d'attention » du 16 février 2023 éditée par la DGAC. Cet addendum a pour but d'y répondre.

#### 2 Importance du respect de l'arrêté :

Les vols de découverte sont une dérogation aux vols CAT (cf. AIR OPS).

Cette dérogation permise fait l'objet d'aménagements nationaux possibles, en l'occurrence, pour la France, l'arrêté du 18 août 2016 relatif, notamment, aux vols de découverte.

Le dépassement de la limite des 8% de l'activité des heures de vol totales effectuées dans l'année civile par l'organisme fait encourir à l'aéroclub plusieurs types de risques, à savoir :

- Un risque pénal : le dépassement des 8% pourrait être qualifié d'exercice illégal du métier de transport public (sans CTA ni licence), à la fois pour l'exploitant mais également pour le pilote aux commandes, conformément aux articles L. 6541-1 et suivants du Code des transports ;
- Un risque aéronautique : Selon la licence du pilote, la Commission de discipline du personnel navigant peut être saisie ;
- Un risque assurantiel : en cas d'accident, l'aéroclub serait son propre assureur. En effet, l'assurance RC aéronef ne couvrira pas le sinistre dans la mesure où la réglementation ne serait pas respectée.
- Un risque fiscal possible : dépasser les 8% pourrait aboutir à un dépassement corrélatif de la franchise spéciale des impôts commerciaux.

Enfin et pour rappel, conformément à l'article 5 de l'arrêté du 18 août 2016 relatif aux vols de découverte, les heures de vols non décomptées du volume des 8% des heures de vol totales effectuées dans l'année civile par l'aéro-club sont les suivantes :

- Les heures effectuées en vol de découverte dans le cadre de manifestations aériennes,
- Les heures effectuées en vol de découverte durant les journées portes ouvertes.

#### 3 Modalités de réalisation des vols de découverte :

- Les pilotes : ils doivent remplir les conditions requises par l'arrêté du 18 août 2016 et avoir été autorisés par décision du bureau de l'ACRV. Ils doivent aussi avoir effectué, spécialement pour cette fonction, une évaluation en vol sous l'autorité du chef-pilote. La liste des pilotes habilités à effectuer les vols de découverte est affichée à l'intérieur et à l'extérieur du club-house.
- La flotte : le DR400-180 F-GBLH est utilisé pour la réalisation des vols de découverte. Nombre d'occupants : 4, équipage compris.
- Assurances : le contrat d'assurances souscrit par l'ACRV inclut les vols de découverte.
- Le site : les vols se font uniquement au départ et à l'arrivée de l'aérodrome de St Jean en Royans LFKE.
- Le suivi des vols de découverte, et leur décompte, est assuré au moyen du logiciel Openflyers utilisé par l'ACRV.

#### 4 Politique de sécurité de l'ACRV pour les vols de découverte :

Conformément à la réglementation, il est organisé chaque année au moins, et systématiquement pour chaque pilote nouvellement autorisé, une réunion de sensibilisation à la sécurité pour rappeler les points particuliers de la mise en œuvre d'un vol de découverte au profit de passagers non membres de l'ACRV.

Ces réunions se font sous la responsabilité du référent sûreté comme prévu au document sécurité DTO de l'ACRV.

Le programme de cette réunion porte sur les points mentionnés dans le mémo « emport passagers » édité par la FFA et distribué à chaque pilote autorisé à effectuer des vols de découverte.

Ce mémo est adapté aux conditions particulières de l'ACRV : Noyers en seuil de piste au QFU 14, approche et atterrissage au QFU 32.

Les conditions de mise en œuvre de l'avion sont précisées : météo, état de la piste, température extérieure et centrage, rappel des précautions de pilotage d'un avion chargé.

En complément, les facteurs humains propres au pilote sont évoqués :

- Vigilance,
- Condition physique,
- Absence d'emprise médicamenteuse ou psychotrope.

Une feuille de présence est émarginée par les participants à cette réunion qui est consignée dans le registre de sécurité DTO.

## 5 Registre de sécurité :

Un registre de sécurité est mis en place à l'usage exclusif des vols de découverte dans OpenFlyers. C'est le sous registre mentionné au § VI-2 b) du document de sécurité du DTO.

Tout incident, anomalie ou accident est reporté dans ce registre avec le nom du pilote, la date et l'indication de l'évènement survenu. Le cas échéant, une analyse de sécurité sera faite pour étude et proposition de mise en place de mesures correctives. Ces évènements seront inclus dans l'analyse de sécurité prévue au bilan interne annuel du DTO.

## 7 Les consignes de sécurité données aux passagers :

Chaque vol de découverte est obligatoirement précédé d'informations données aux passagers, comprenant :

- Les précautions à prendre à l'embarquement : l'accès à bord, les dispositions à adopter pour les objets isolés (app. photos, sacs à main), tenue vestimentaire...
- L'utilisation des ceintures de sécurité, en particulier leur ouverture,
- Les casques radio, leur essai et vérification de la qualité de la communication,
- L'existence et l'emplacement de l'extincteur,
- La manœuvre d'ouverture et de fermeture de la verrière,
- L'emplacement du contact batterie...

## 8 liens utiles :

Supports FFA : [https://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD\\_WEB/FR/frm\\_Lic\\_FP.awp](https://www.ffa-aero.fr/SITEFFAPROD_WEB/FR/frm_Lic_FP.awp)

## 9 Domaine d'évolution des vols de découverte au départ et à l'arrivée de Saint Jean en Royans LFKE



**Annexe 6**  
**CONDUITE A TENIR**  
**EN CAS D'ACCIDENT AERIEN**  
**NUMEROS D'APPEL**

**ACTION 1 : Recherche et Secours**

Chronologie exécutée par : \_\_\_\_\_

A la suite de : constat visuel ou signalisation d'accident, avion manquant.

Penser à écouter la fréquence 121.5 MHz. (déclenchement balise)

Veiller à laisser libre le téléphone du club pour un éventuel appel du CCS Lyon Mt Verdun

| LOCALISATION                             | ORGANISME OU PERSONNE A PREVENIR                                           | N° de téléphone      | Noter l'heure |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------|
| Sur l'aérodrome<br>(ou abords immédiats) | · POMPIERS                                                                 | 18                   |               |
|                                          | · Gendarmerie St Jean en Royans                                            | 17 ou 04 75 48 66 09 |               |
| En cas d'avion<br>disparu :              | · CCS Lyon Mont-Verdun                                                     | 191                  |               |
|                                          | · Le CODIS (Centre Opérationnel Départemental<br>d'Incendie et de Secours) | 112                  |               |
|                                          | · CRNA SE / SAR (si balise de détresse)                                    | 04 42 33 77 77       |               |

**ACTION 2 : Information des autorités**

Après le déclenchement de l'alerte ou des secours :

|                       |                                                                                                                                                                                                                                               |                                                          |  |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--|
| Autorités Club        | · Président                                                                                                                                                                                                                                   | Seb : 06 95 11 83 20                                     |  |
|                       | · Chef Pilote                                                                                                                                                                                                                                 | AME : 06 82 48 47 37                                     |  |
|                       | · Responsable sécurité                                                                                                                                                                                                                        | JLB : 06 60 67 30 83                                     |  |
| <b>IMPERATIVEMENT</b> | · DSAC-CE St Exupéry (le standard qui fera suivre)                                                                                                                                                                                            | 04 26 72 68 00                                           |  |
| <b>IMPERATIVEMENT</b> | · Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens<br>(BGTA) Grenoble Isère                                                                                                                                                                      | 04 76 65 47 40                                           |  |
| <b>DANS LES 72H</b>   | · Compléter et envoyer à la DSAC-CE le<br>compte-rendu d'évènement de sécurité<br>téléchargeable à :<br><a href="http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CRESAG.pdf">http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CRESAG.pdf</a> | Envoyer à : incidents-ag.dsac-ce@aviation-civile.gouv.fr |  |
|                       | Dés le premier jour ouvrable :<br>· Assureur (si avion club)<br>· FFA                                                                                                                                                                         |                                                          |  |

Annexe 7

FICHE RENSEIGNEMENTS  
« ACCIDENT AERIEN »

RENSEIGNEMENTS A REUNIR POUR LE COMPTE-RENDU D'EVENEMENT :

DATE :

HEURE DE L'ACCIDENT :

LIEU : (Bien préciser le département.)

TYPE(S) AERONEF(S) : 1) 2)

IMMATRICULATION(S) : 1) 2)

NOM(S) EQUIPAGE(S) : 1) 2)

CIRCONSTANCES :

REMARQUES COMPLEMENTAIRES

- Prendre connaissance du livret édité par la DGAC concernant les déclarations obligatoires : [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/376\\_2014\\_AL.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/376_2014_AL.pdf)
- Vérifier si l'incident est déclarable ou non : paragraphe 1 (avion) de l'annexe 5 du document téléchargeable : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1018&rid=1>
- En cas d'intervention du BEA, ne rien faire sans leur accord
- Faire preuve de la plus grande discrétion tant que les circonstances de l'accident et la situation des victimes éventuelles ne sont pas connues avec certitude.
- La diffusion d'informations vers l'extérieur (public, médias, etc.) ne peut être faite que par le Président ou son représentant.
- Penser à prévenir la ou les familles avec ménagement.
- Rassembler tous les éléments concernant le(s) pilote(s) et le(s) avion(s) : Identité, n° et validité licence, heures de vol, carnets de route, CDN, etc. ;
- En cas de décès d'un pilote étranger, prévenir la DSAC-CE qui fera le nécessaire auprès du consulat concerné.
- Ne jamais toucher, déplacer ou enlever une épave sans l'accord des autorités compétentes (BGTA-DSAC).
- Sur les lieux de l'accident, penser à faire des photos pour les dossiers de déclaration d'accident.