



---

## **Politique de sécurité - Aéroclub ACACG**

**FR.DTO.0636**

Aux Abymes le 25/02/2026  
Le Dirigeant Responsable  
Joël CATELO

**Édition 1 - Février 2026**

---

## SOMMAIRE

- L'ENCADREMENT DU DTO - SON RÔLE ET SES MISSIONS VIS-À VIS DE LA SÉCURITÉ
  - LE REPRÉSENTANT DU DTO
  - LE RESPONSABLE PEDAGOGIQUE
  - LE CORRESPONDANT PRÉVENTION SÉCURITÉ
- LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ
  - LES PRINCIPES GÉNÉRAUX
  - LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ FFA
  - LES OUTILS FÉDÉRAUX
    - AÉRODIAGNOSTIC
    - ICARUS
    - REXFFA
  - L'IDENTIFICATION DES DANGERS/MENACES ET L'ÉVALUATION DES RISQUES ASSOCIÉS
  - LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ
  - LA RÉDACTION DU DOCUMENT RELATIF À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ
- LA DÉCLARATION DTO ET LA SÉCURITÉ
- LE RAPPORT D'ACTIVITÉ ANNUEL, LE BILAN ANNUEL INTERNE ET LA SÉCURITÉ
- ANNEXE 1 : LES RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES LIÉES À LA SÉCURITÉ
- ANNEXE 2 : LA CARTOGRAPHIE DES RISQUES FFA

# L'ENCADREMENT DU DTO - SON RÔLE ET SES MISSIONS VIS-À-VIS DE LA SÉCURITÉ

## RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

DTO.GEN.210 / AMC1 DTO.GEN.210

### LE REPRÉSENTANT DU DTO (PART DTO.GEN.210)

- ✓ Le Représentant du DTO est le Président de l'Aéro-club.
- ✓ En cas de problème de sécurité, de par son positionnement dans l'association tel que défini par les statuts de l'aéro-club, il est à même d'engager la responsabilité du club vis-à-vis de l'autorité administrative (DGAC) ainsi que de l'autorité judiciaire.
- ✓ Tel que demandé par la réglementation, il est chargé :
  - ▶ D'**élaborer** et de **mettre en œuvre** une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité,
  - ▶ De **veiller** à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité,
  - ▶ De **mettre en place** des mesures permettant d'atteindre les objectifs fixés par cette politique de sécurité,
  - ▶ De **promouvoir** la sécurité au sein du DTO,
  - ▶ De **veiller** à la disponibilité de ressources suffisantes au sein du DTO afin que les activités visées aux points précédents puissent être réalisées de manière efficace.

### LE RESPONSABLE PEDAGOGIQUE DU DTO (PART DTO.GEN.210)

- ✓ D'un point de vue sécurité, le Responsable Pédagogique (RP) désigné par le DTO doit :
  - ▶ S'engager au même titre que le représentant du DTO,
  - ▶ Participer à l'élaboration de la politique de sécurité du DTO,
  - ▶ Veiller à ce que cette politique de sécurité soit bien appliquée durant toutes les activités de formation couvertes par la déclaration ».

### LE CORRESPONDANT PRÉVENTION SÉCURITÉ (BONNE PRATIQUE FFA NON REQUISE PAR LA RÉGLEMENTATION)

- ✓ **Son rôle :**
  - ▶ Le rôle du CPS est spécifiquement un **rôle d'animateur**. Il doit contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de sécurité grâce à la mise en place d'actions de prévention des accidents et incidents au sein du DTO et plus globalement au niveau de l'aéro-club dans son entier.
  - ▶ Il rend compte régulièrement au Président (Représentant du DTO) dont il est placé sous l'autorité, du déroulement de ses missions.
- ✓ **Ses missions :**
  - ▶ Collaborer à l'élaboration et à l'actualisation du plan d'actions sécurité mis en place par le DTO.
  - ▶ Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan de prévention élaboré sur la base de l'outil fédéral AÉRODIAGNOSTIC
  - ▶ Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention
  - ▶ Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs du DTO (pilotes brevetés, instructeurs, élèves pilotes) et organiser leur recueil et l'analyse des événements au travers du REXFFA,
  - ▶ Contribuer à la promotion de la prévention, notamment par la diffusion des informations pertinentes auprès des acteurs du DTO
  - ▶ Participer à l'analyse des dysfonctionnements recensés
  - ▶ Tenir à jour et à disposition du Comité Directeur du club un état statistique et un état des accidents et incidents survenus
  - ▶ Contribuer au bilan interne annuel pour sa partie prévention
  - ▶ Effectuer toute mission spécifique que pourrait lui confier le Représentant du DTO dans le cadre de la politique de sécurité.
- ✓ **Ses moyens :**
  - ▶ Le CPS, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Représentant du DTO (Président).
  - ▶ Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention
  - ▶ Il est destinataire via le Responsable Pédagogique des éléments de veille réglementaire disponibles dans l'appli SMILE DOCUMENTS. Il est à noter que cette veille réglementaire est assurée par le Responsable Pédagogique.
  - ▶ Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention liées à la formation. Il doit être informé par le Responsable Pédagogique de toute évolution dans la formation pouvant avoir un lien avec la sécurité.

- ▶ Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Correspondant Prévention-Sécurité Régional du Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct.
- ▶ Le CPS est l'interlocuteur privilégié du Responsable Pédagogique pour les questions de prévention. Il doit être informé par ce dernier de toute mise à jour au sein du DTO pouvant avoir un lien avec la sécurité.
- ▶ Le CPS dispose de par son aéro-club, des accès aux informations spécifiques, notamment aux espaces dédiés à la prévention dans le domaine aéronautique.
- ▶ Le CPS met en œuvre l'outil REXFFA afin d'aider au retour d'expérience interne.
- ▶ Le CPS ne dispose d'aucun moyen coercitif qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.
- ▶ Le CPS doit informer au plus tôt le Représentant du DTO, s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer une ou plusieurs de ses missions

✓ **Ses points d'appui :**

- ▶ Le Correspondant Régional Prévention Sécurité FFA
- ▶ La Commission Prévention et Sécurité FFA
- ▶ Le Guide du Correspondant Prévention Sécurité FFA



Les trois personnes clés du DTO (Représentant, RP et CPS)

# LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

## • RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

DTO.GEN.155  
DTO.GEN.210 / AMC1 DTO.GEN.210

## • LES PRINCIPES GÉNÉRAUX

- ✓ La prévention des accidents et des incidents est un axe prioritaire du DTO, l'organisation générale proposée par la FFA est adaptée.
- ✓ Dans ce cadre et conformément à la déclaration DTO, le club met en place une démarche de prévention des risques
- ✓ Le but de cette démarche est de réduire la probabilité de survenue d'accidents lors de la formation au pilotage ainsi que lors de la réalisation de vols de découverte (VDD)
- ✓ Pour en faciliter l'efficacité, le Représentant du DTO s'engage à promouvoir la prévention en :
  - ▶ Désignant un membre compétent de l'aéroclub en tant que Correspondant Prévention Sécurité (CPS),
  - ▶ Définissant par écrit les missions du CPS et les moyens mis à sa disposition,
    - Évaluant les risques potentiels via l'outil fédéral **AÉRODIAGNOSTIC**
  - ▶ Élaborant un plan de prévention (Plan d'actions) sur la base des écarts identifiés,
  - ▶ Mettant en œuvre les actions hiérarchisées de ce plan de prévention,
  - ▶ En réalisant un suivi de ces actions, dont un état sera fait au moins lors de chaque réunion du Comité Directeur,
  - ▶ Collaborant régulièrement avec le Correspondant Prévention Sécurité du CRA,
  - ▶ Collaborant avec la Commission Prévention Sécurité de la FFA, notamment par l'utilisation de l'outil REXFFA.
- ✓ La communication étant un élément primordial d'efficacité de la prévention, le représentant légal du DTO veille à ce que la promotion de toutes les actions visant à développer la prévention en interne soit effective, tant par les actions directes liées à l'activité, et notamment les actes de formation, que par l'information régulière des pilotes et des formateurs.
- ✓ La politique de sécurité doit faire l'objet d'une transcription écrite. En particulier, elle doit détailler la conduite à tenir en matière de sécurité.
- ✓ La politique de sécurité doit *a minima* définir les moyens et les méthodes qui sont mis en œuvre pour :
  - ▶ Identifier les dangers
  - ▶ Évaluer les risques associés
  - ▶ Évaluer les mesures d'atténuation de ces risques
  - ▶ Reporter les événements de sécurité (report obligatoire dit « *Mandatory Occurrence Reporting* » et report volontaire dit « *Voluntary Occurrence Reporting* »).
- ✓ La politique de sécurité du DTO doit nécessairement respecter les termes de la politique de sécurité générale élaborée par la FFA ainsi que ceux de la politique de sécurité mise en place par le Comité Régional Aéronautique auquel l'aéro-club est affilié.
- ✓ La politique de sécurité du DTO est présentée et validée par le Comité Directeur de l'aéro-club.

## • LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ FFA

- ✓ La politique de sécurité FFA obéit aux règles suivantes :
  - ▶ Elle fait l'objet d'une publication spécifique qui est mise à jour annuellement,
  - ▶ Elle est validée par le Président de la FFA ainsi que par le Bureau Directeur,
  - ▶ Elle fait l'objet d'une diffusion généralisée auprès du Comité Directeur FFA, des Présidents de CRA, des CRPS et des Présidents des aéro-clubs,
  - ▶ Elle est déclinée régionalement au sein de chaque Comité Régional Aéronautique après prise en compte des spécificités liées aux particularités propres à chaque région (environnement géographique et topologique, population des pratiquants et pratiques associées, etc.).
- ✓ Elle est basée sur :
  - ▶ une analyse de l'accidentologie et son évolution temporelle,
  - ▶ sa répartition taxonomique ainsi que celle des événements de sécurité susceptibles d'aboutir à des accidents,
  - ▶ la différenciation entre les types de pratique (instruction double commande, instruction solo, hors instruction),
  - ▶ l'exploitation des rapports et des bilans thématiques annuels produits par le BEA, via la prise en compte des causes et des facteurs contributifs à l'origine des accidents,

- ▶ le retour issu des enquêtes simplifiées relatives aux accidents matériels, menées par la Commission Prévention Sécurité sur délégation du BEA,
  - ▶ le suivi et la prise en compte des OR (« Occurrence Reports » = CRESAG) versés par ses aéro-clubs affiliés au sein de la plate-forme ECCAIRS 2,
  - ▶ la détermination des pôles de déficit relatifs à la pratique, mis en évidence à travers les enquêtes de sécurité menées par le BEA et la FFA,
  - ▶ la prise en compte des éléments figurés dans la cartographie des risques établie par la Commission Prévention et Sécurité,
  - ▶ le croisement des données issues du travail collaboratif mené avec les autres commissions fédérales et en particulier avec la Commission Formation,
  - ▶ la prise en compte du volet Aviation Légère figuré au PSE (Programme de Sécurité de l'État),
  - ▶ la prise en compte des bilans issus des réunions et des travaux menés par l'Instance de Sécurité de l'Aviation Légère (ISAL) et le Réseau Sécurité Aérienne France (RSAF),
  - ▶ l'exploitation du plan EPAS (« European Plan for Aviation Safety ») élaboré par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA),
  - ▶ l'exploitation des données afférentes aux retours d'expérience communiqués par les licenciés *via* l'application REXFFA,
  - ▶ la promotion de la culture de sécurité et de chacun de ses piliers (culture de l'accidentologie, culture du REX, culture du TEM (« Threat and Error Management ») et culture des SOP (« Standard Operational Practices »),
  - ▶ la promotion des trois outils fédéraux (« AIR Tools ») élaborés par la Commission Prévention Sécurité, à savoir :
    - AÉRODIAGNOSTIC
    - ICARUS (Informations Complémentaires d'AéRodrome Utiles à la Sécurité)
    - REXFFA
- ✓ La politique de sécurité FFA se traduit par la mise en place d'un plan d'actions fédéral mis à jour annuellement par la Commission Prévention Sécurité.

## • LES OUTILS FÉDÉRAUX

### • Aerodiagnostic

#### RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES : DTO.GEN.210 / AMC1 DTO.GEN.210

- ✓ Aérodiagnostic est une application accessible à tous les aéro-clubs et leurs dirigeants *via* SMILE Aéroclub.
- ✓ Elle permet de façon proactive, de mettre en lumière les **risques potentiels** propres à une structure et d'évaluer leur niveau de prévention.
- ✓ Aérodiagnostic couvre un large spectre de risques mais accorde une attention particulière aux risques susceptibles d'affecter :
  - ▶ Les « **techniciens** » : l'élève pilote, le pilote breveté, l'instructeur,
  - ▶ L'**environnement** :
    - Environnement externe : RWY et voies de circulation, obstacles, météo, particularités locales, espaces aériens, etc.
    - Environnement interne : transport de passagers et/ou de matières spécifiques, risques liés à la chaleur, etc.
  - ▶ Le **matériel** : aéronefs, matériel de sécurité (extincteurs, etc.),
  - ▶ Les **changements** : introduction d'un nouvel aéronef, *retrofit* d'un système de bord, nouveau site d'exploitation, nouveau programme de formation, nouvel instructeur, etc.
- ✓ L'exploitation des résultats issus de Aérodiagnostic permet de hiérarchiser la prise en compte des dangers/risques au sein du plan d'actions sécurité mis en place par l'aéro-club.
- ✓ Aérodiagnostic garde en mémoire chaque diagnostic réalisé par l'aéro-club, permettant ainsi de mesurer par comparaison directe, l'efficacité des mesures de prévention mises en place depuis le diagnostic précédent.
- ✓ Aérodiagnostic a pour vocation d'être utilisé au moins une fois par an, afin de faciliter la rédaction du Bilan Interne Annuel et l'actualisation du plan d'actions.
- ✓ Les étapes de mise en œuvre d'Aérodiagnostic sont :
  - ▶ Organisation par le Représentant du DTO d'une réunion de travail avec quelques cadres impliqués dans les actions de prévention et en particulier le CPS.
  - ▶ Étude progressive de nombreux points pouvant avoir un lien avec la sécurité. Ces points sont formulés sous formes de questions. Pour chaque question, les utilisateurs doivent situer le niveau de performance estimée du club.
  - ▶ Les points traités sont regroupés par thèmes, et, pour chaque thème, une synthèse permet d'identifier la nécessité d'actions de prévention.
  - ▶ À partir des résultats, les utilisateurs seront invités à concevoir un plan d'actions de prévention.
- ✓ Les actions pourront ensuite être mises en œuvre par le club. Le plan d'action fera l'objet d'un suivi et d'une actualisation lors de chaque réunion des administrateurs.

## • ICARUS

- ✓ Consiste en la mise à disposition sur SMILE Documents accessible à tout licencié, d'une fiche regroupant des informations complémentaires propres à chaque aérodrome, informations susceptibles d'exercer une influence sur la sécurité.
- ✓ L'établissement de la fiche ICARUS propre à un aérodrome est la concrétisation de l'identification des menaces liées à l'environnement externe menée par le ou les DTO et/ou ATO présents sur la plate-forme.
- ✓ La présentation des fiches ICARUS est standardisée (cf. exemple ci-après) afin de faciliter leur exploitation (format identique aux VAC, etc.).

Exemple de fiche ICARUS

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <div data-bbox="135 510 207 582"> </div> <div data-bbox="263 537 622 571"> <p>ICARUS AD SAINT FRANÇOIS (TFFC)</p> </div> <div data-bbox="670 515 805 582"> </div> <div data-bbox="151 593 454 616"> <p><b>1° / GÉNÉRALITÉS – ENVIRONNEMENT</b></p> </div> <div data-bbox="151 627 805 974"> <p><b>Aérodrome contraint à forte fréquentation</b><br/>L'aérodrome de Saint-François est un espace partagé entre divers usagers, opérant des machines de dimensions et de performances variées. L'espace disponible y est contraint, ce qui impose une vigilance particulière.<br/>Penser à prendre les informations disponibles sur l'activité parachutisme dès que possible (sur la fréquence du terrain ainsi que sur les fréquences de contrôle et SIV).</p> <p><b>Lieux d'entraînement et de survol touristique</b><br/>De nombreux aéronefs évoluent aux environs dans un but touristique et de formation. On sera particulièrement précautionneux sur la Pointe des Châteaux, à proximité des éoliennes utilisées comme point de repère par les pilotes locaux, et sur les secteurs de rejointe de Petite-Terre et Désirade.</p> <p><b>Arbres en bout de piste 11</b><br/>En tenir compte en fonction des performances, réfléchir au besoin éventuel d'une montée adaptée. Les intégrer dans le briefing arrivée en cas de touch and go ou de remise de gaz (penser à se fixer des butées pour les prises de décision)</p> </div> <div data-bbox="151 985 279 1008"> <p><b>2° / ARRIVÉES</b></p> </div> <div data-bbox="151 1019 614 1187"> <p><b>Précautions à l'arrivée depuis Pointe-à-Pitre</b><br/>Il est conseillé de s'annoncer 3mn avant le point Écho pour prendre les dernières informations du contrôle sur le trafic environnant, et contacter dès que possible Saint François, dont l'AD est très proche de la limite de CTR. Il peut être judicieux de réduire la vitesse en l'absence d'informations sur le trafic aux environs de l'aérodrome, qui peut être dense.</p> </div> <div data-bbox="638 1008 790 1209"> </div> <div data-bbox="151 1198 303 1220"> <p><b>3° / ATTERRISSAGE</b></p> </div> <div data-bbox="151 1232 805 1377"> <p><b>Spécificité liée au départ des autogyres</b><br/>Les autogyres à l'alignement ont besoin d'un temps de prélançement du rotor, qui peut durer plus d'une dizaine de secondes. Adapter son circuit d'arrivée en fonction, pour éviter d'avoir à remettre les gaz avec ces aéronefs particulièrement lents au départ.<br/>Il est conseillé d'intégrer la remise de gaz et le sens d'évitement du trafic au départ dans le briefing arrivée.</p> </div> | <div data-bbox="837 526 1045 548"> <p><b>4° / ROULAGE – PARKING</b></p> </div> <div data-bbox="837 560 1492 918"> <p><b>Précautions particulières au parking</b><br/>Espaces de stationnement limités pour les visiteurs, et emplacements non marqués. Il est recommandé de stopper la machine et de la repousser à la main pour éviter toute collision.</p> <p><b>Précautions particulières sur l'aire de mouvement</b><br/>L'aire de mouvement est étroite et fréquentée par des piétons qui opèrent de part et d'autre (structures basées, atelier de maintenance). Prendre garde aux machines qui peuvent empiéter sur cette aire en vue de leur mise en route. Dans ce contexte la ligne jaune est une aide, mais ne dispense pas d'un contrôle visuel accru en bout d'aile.</p> <p><b>Précautions particulières liées aux activités</b><br/>Si un largage de parachutistes est en cours, c'est annoncé par le starter para sur la fréquence de l'AD. Stopper tout mouvement et exercer un contrôle visuel permanent du ciel.<br/>La DZ se trouve au sud du point d'attente piste 11, mais il arrive que des parachutistes s'éloignent de l'objectif.</p> </div> <div data-bbox="837 929 949 952"> <p><b>5° / DÉPART</b></p> </div> <div data-bbox="837 963 1492 1176"> <p><b>Virage à droite après l'envol en piste 11 pour raisons environnementales</b><br/>Précautions à prendre sur l'inclinaison sans excès pour ce virage à basse vitesse / basse altitude (risque de décrochage en virage).<br/>Il est recommandé de l'évoquer dans le briefing départ.</p> <p><b>Particularité des autogyres à l'arrivée</b><br/>Le plan de descente parfois important pris par les autogyres en finale est à intégrer, en particulier au point d'attente avant l'alignement. Penser à porter le regard plus haut qu'à l'accoutumée.</p> </div> <div data-bbox="837 1187 997 1209"> <p><b>AVERTISSEMENTS</b></p> </div> <div data-bbox="837 1220 1492 1411"> <p><b>ICARUS (Informations Complémentaires d'AéRodrome Utiles à la Sécurité)</b> est une initiative de la Commission Prévention Sécurité de la FFA, pilotée par les Correspondants Régionaux Prévention Sécurité attachés à chaque CRA.</p> <p>Les informations précédentes sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Dans la mesure du possible, elles sont maintenues à jour. Elles ne constituent cependant qu'un complément mis à la disposition des utilisateurs dans le cadre de la préparation des vols, et ne se substituent en aucun cas à la documentation aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP. Figures explicatives sur fonds d'écran d'origine Google Earth © et/ou SIA en vigueur à la date d'édition du présent document.</p> </div> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- REXFFA

### RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES :

DTO.GEN.115

DTO.GEN.210 / AMC1 DTO.GEN.210

- ✓ La démarche REXFFA et l'outil REXFFA ont pour objet d'organiser les retours d'expérience au sein du DTO et de les exploiter à des fins de prévention.
- ✓ Cette organisation passe par l'utilisation d'une application de type **ANTARES** (Application de Notification, de Traitement et d'Archivage des Retours d'Expérience en Sécurité).
- ✓ La démarche et l'outil REXFFA sont accessibles à tous les aéro-clubs, quel que soit leur statut.
- ✓ Cet outil répond aux exigences liées à la politique de sécurité mise en place par le DTO.
- ✓ Il répond également aux exigences du règlement (EU) 376/2014 relatives à la culture juste.
- ✓ L'outil est composé d'une application pour smartphones et tablettes permettant le signalement par les membres du DTO et d'un portail permettant le traitement, la consultation et l'archivage des REX.
- ✓ Les membres du DTO peuvent, grâce à cette application, déposer des notifications ou signalements et renseigner des Retours d'Expérience (anonymat possible) afin de les transmettre au Correspondant Prévention Sécurité du DTO.
- ✓ L'accès à l'application de signalement est soumis à la détention d'une licence fédérale mais l'application est conçue de façon à ce que les signalements notifiés par les membres d'une autre façon (orale ou écrite) puissent être transformées en REX par le CPS, à partir du portail.
- ✓ Le CPS a pour mission, en s'appuyant sur les compétences d'autres membres du DTO (RP, membres de la Commission Sécurité si existante) d'instruire et d'analyser les événements, puis de proposer des mesures de solutionnement (actions correctives) et/ou de prévention (actions préventives) adaptées.
- ✓ Le CPS assure, une fois les REX instruits et analysés, leur publication au niveau interne après s'être assuré qu'ils sont bien anonymisés/désidentifiés (suppression des renseignements permettant de retrouver directement ou indirectement, l'identité du déclarant).
- ✓ Le CPS, grâce à cet outil, peut également transmettre des OR (« Occurrence Reports » = CRESAG) à l'Autorité lorsque l'évènement déclaré ou notifié fait partie des événements listés dans le règlement (EU) 376/2014 associé à son règlement d'application EU 2015/1018.
- ✓ L'outil REXFFA est doté de deux matrices de risque renseignées par le CPS : une matrice de **risque initial** et une matrice de risque **atténué**.

Risque initial ⓘ

|         |            |             |   |   |   |   |
|---------|------------|-------------|---|---|---|---|
|         | Très grave | J           | O | R | R | R |
|         | Grave      | V           | J | O | ✓ | R |
| Gravité | Léger      | V           | J | J | O | R |
|         | Mineur     | V           | V | J | J | O |
|         | Aucun      | V           | V | V | V | J |
|         |            | 1           | 2 | 3 | 4 | 5 |
|         |            | Probabilité |   |   |   |   |

Légende :

- 1 - Extrêmement improbable / impossible
- 2 - Très peu probable / improbable
- 3 - Peu probable
- 4 - Probable
- 5 - Très probable / presque certain

Risque atténué ⓘ

|         |            |             |   |   |   |   |
|---------|------------|-------------|---|---|---|---|
|         | Très grave | J           | O | R | R | R |
|         | Grave      | ✓           | J | O | R | R |
| Gravité | Léger      | V           | J | J | O | R |
|         | Mineur     | V           | V | J | J | O |
|         | Aucun      | V           | V | V | V | J |
|         |            | 1           | 2 | 3 | 4 | 5 |
|         |            | Probabilité |   |   |   |   |

Légende :

- 1 - Extrêmement improbable / impossible
- 2 - Très peu probable / improbable
- 3 - Peu probable
- 4 - Probable
- 5 - Très probable / presque certain

Les matrices de risque intégrées à REXFFA

- ✓ La matrice de **risque initial** est basée sur le croisement des critères **Gravité avérée** de l'évènement et **Fréquence** de survenue (d'après cartographie des risques FFA ou d'après cartographie des risques établie par le DTO).

- ✓ La matrice de **risque résiduel** est basée sur le croisement des critères **Gravité potentielle** du type d'événement et **Fréquence** potentielle de récurrence.

|   | Impact     | Sur les personnes                                                       | Sur les biens                                                                                             | Concepts sous-jacents / illustrations                                                                                                                         | Sur la sécurité des vols                                  |
|---|------------|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| 5 | Très grave | Décès d'une ou plusieurs personnes (à bord ou au sol)                   | Équipements détruits                                                                                      | Réparations <u>impossibles</u> (/Perte définitive)<br>Vie humaine, Cellule avion                                                                              | Au-delà de toute limite                                   |
| 4 | Grave      | Blessures graves (hospitalisation > 2 jours...)                         | Importants dégâts matériels                                                                               | Réparations possibles, mais <u>lourdes, complexes, longues, chères</u> , Soins hospitaliers (> 2 jours)<br>Retour en usine, ateliers spécialisés...           | Nombreuses marges de sécurité dépassées                   |
| 3 | Léger      | Blessures légères                                                       | Réparations légères                                                                                       | Réparations <u>légères</u> par mécanicien agréé sur place<br>Soins par médecin de ville /personnel paramédical                                                | Réduction significative des marges de sécurité, mayday... |
| 2 | Mineur     | Sans blessure ou soins non professionnels (ex : pose d'un sparadrap...) | Simple remise en service (ex : regonflage d'un pneu, reset électronique de bord, complément de fluide...) | Pas de notion de 'réparations' ou de 'soins'<br>Pas de dégâts visibles, mais en cas de suspicion, avis d'un professionnel (de la mécanique ou de la médecine) | Recours à des procédures d'urgence (pan pan pan...)       |
| 1 | Aucun      | Indemnes                                                                | Intacts                                                                                                   | Pas de dommages <u>ni visibles ni suspectés</u>                                                                                                               | Aucun                                                     |

Critères de gravité pris en compte par REXFFA

| Niveau | Commentaire                                                                                                                                                                                                                                                    |
|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Rouge  | niveau de risque <b>INACCEPTABLE</b> qui justifie le Grounding immédiat de l'avion et/ou du pilote                                                                                                                                                             |
| Orange | niveau de risque <b>ACCEPTABLE avec RESTRICTIONS OPÉRATIONNELLES</b>                                                                                                                                                                                           |
| Jaune  | niveau de risque <b>ACCEPTABLE SANS RESTRICTIONS OPÉRATIONNELLES</b> , mais avec recherche d'améliorations, dont l'implémentation sera par nature différée.<br>Ex: incidence-mètre à monter, changer de génération de GPS, simulateur à mettre en service, etc |
| Vert   | niveau de risque <b>ACCEPTABLE EN L'ÉTAT</b> .<br>Pas de mesures particulières au-delà de la diffusion du REX et des rappels ou enseignements contenus dans le REX                                                                                             |

Niveaux de risque FFA issus du remplissage de la matrice et conséquences sur les mesures à mettre en œuvre

- ✓ Le CPS, grâce à REXFFA, peut demander en fonction du contenu et de l'intérêt représenté par chaque événement, le partage du REX associé à des niveaux supérieurs au niveau local.
- ✓ Le CRPS attaché au CRA de l'aéro-club a pour mission de valider la publication des REX partagés au niveau régional.
- ✓ La Commission Prévention Sécurité FFA a pour mission de valider la publication des REX partagés au niveau national.
- ✓ L'outil REXFFA permet l'archivage interne des événements et des OR éventuellement associés.
- ✓ L'outil REXFFA permet à la Commission Prévention Sécurité FFA d'archiver les REX partagés nationalement.
- ✓ REXFFA est doté de fonctions statistiques puissantes qui permettent aux CPS de tout niveau (local, régional ou national) d'utiliser des données leur permettant d'adapter de façon continue la politique de sécurité propre à leur niveau.
- ✓ REXFFA est doté de fonctions de recherche avancées qui permettent aux CPS, eu égard à un risque identifié non encore pris en compte en interne, de visualiser les scores affectés dans les matrices de risque complétées par d'autres CPS et de choisir en toute connaissance de cause s'il est opportun ou non de prendre en compte ce risque en interne.

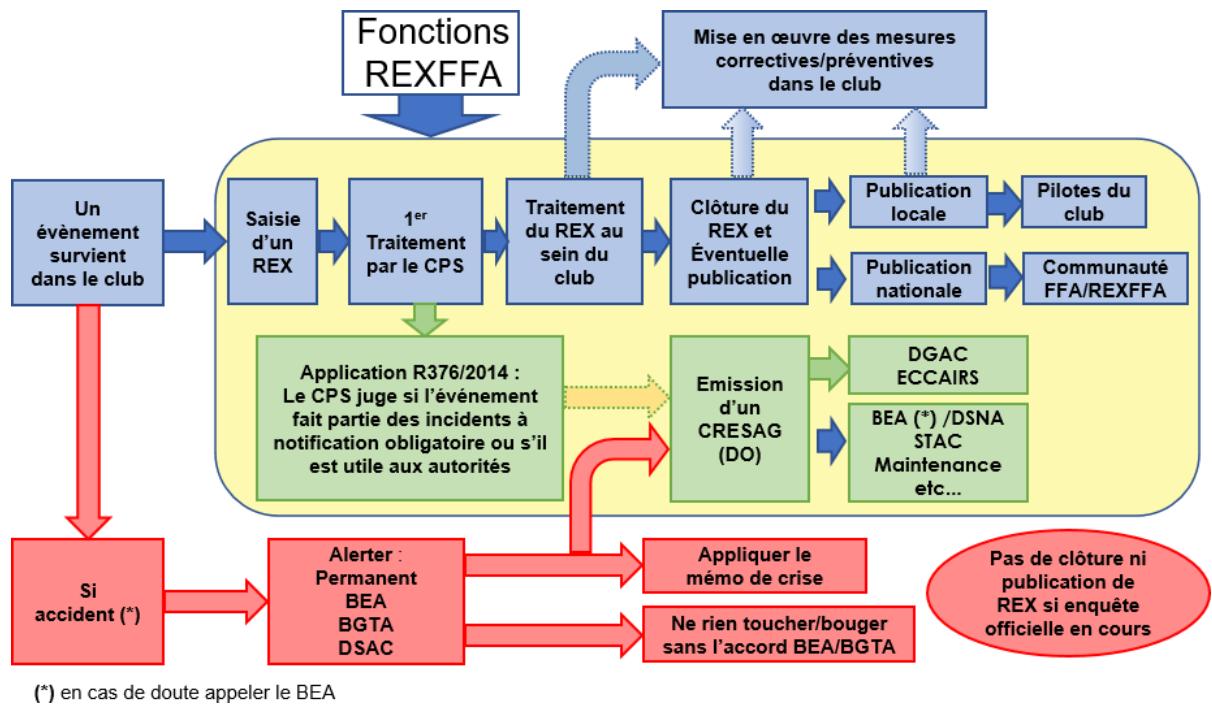


Schéma générique de traitement des REX

## • L'IDENTIFICATION DES DANGERS/MENACES ET L'ÉVALUATION DES RISQUES ASSOCIÉS

- ✓ Les deux principales sources d'identification des dangers et des menaces sont :
  - Aérodiagnostic
  - La cartographie des risques établie par la FFA (cf. annexe 2)
- ✓ La cartographie des risques fédérale est basée sur l'utilisation des catégories ADREP (*Accident and Incident Data Reporting*) et nécessite que le DTO soit familier avec cette classification.
- ✓ Le DTO n'a pas pour vocation de traiter dans son propre plan d'actions, l'intégralité des risques pris en compte dans l'Aérodiagnostic ni l'ensemble des risques listés dans la cartographie des risques fédérale.
- ✓ Le DTO établira un ordre de priorité dans le choix des risques retenus, en fonction de ses résultats à son propre Aérodiagnostic ainsi qu'en fonction des scores affectés au sein de la cartographie des risques FFA, e.g. le risque de collision en vol (MAC/ACAS dans la classification ADREP) peut être traité en priorité par rapport au risque de sécurité dans la cabine (CABIN), de par le score de risque plus important qui en ressort.
- ✓ Les risques issus de la cartographie des risques FFA ont pour vocation d'être adaptés en fonction des constats effectués au niveau local, e.g. le risque de collision en vol peut se traduire au niveau local par le risque de rapprochement dangereux dans le circuit d'aérodrome.
- ✓ Les risques à traiter, une fois listés, seront reportés dans un tableau figuré au plan d'actions, par exemple en utilisant une trame bâtie sur le modèle de la trame suivante :

| Risque identifié | Objectif(s) de l'action retenue | Présentation de l'action | Personne en charge de l'action | Délai consenti | Date de réalisation |
|------------------|---------------------------------|--------------------------|--------------------------------|----------------|---------------------|
| 1-               |                                 |                          |                                |                |                     |
| 2-               |                                 |                          |                                |                |                     |
| 3-               |                                 |                          |                                |                |                     |

Exemple de trame de prise en compte et de traitement des risques

- ✓ Le tableau des risques pris en compte pour une année N donnée pourra être annexé au document générique détaillant la politique de sécurité.
- ✓ Certaines actions figurées au tableau d'une année N pourront être reprises ou consolidées dans le tableau correspondant à l'année N + 1.

## ● LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ

- ✓ Actions régulières de promotion de la sécurité
  - Publication au moins semestrielle d'une newsletter comportant un encart sécurité interne,
  - Point sécurité à chaque assemblée générale et chaque réunion du DTO
  - Transmission en temps utile des rapports d'accidents pertinents publiés par le BEA, à tous les membres dont les instructeurs,
  - Affichage d'infos de sécurité pertinentes au club (affiches de sensibilisation, etc.).

## ● LES ÉLÉMENTS CLÉS RELATIFS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ

- ✓ Le présent document comprend :
  - L'engagement du Représentant du DTO
  - L'évaluation des dangers et des risques liés à l'activité
  - La connaissance et 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

### ► Point 1 : L'engagement du Représentant du DTO

L'ACACG s'engage, par l'intermédiaire de son Dirigeant Responsable, de son Responsable Pédagogique et de son Correspondant Prévention Sécurité, à faire fonctionner la structure avec le plus haut niveau de sécurité.

Cet engagement est partagé avec tous les membres du DTO lors de sa mise en service, et est à disposition sur le site internet du club.

L'ACACG veille en particulier, via sa politique de sécurité, à la prise en compte permanente des risques particuliers liés au vol VFR dans la région (environnement tropical, maritime, insulaire et international).

### **Spécificités ayant un impact significatif sur la sécurité des vols : l'Environnement géographique et climatique**

L'ACACG opère en Guadeloupe et sur les îles environnantes, caractérisées par des particularités opérationnelles exigeantes :

- **Un environnement maritime et insulaire** : plages, montagnes, falaises, forêts et terrains isolés qui compliquent les approches et nécessitent une vigilance accrue lors des phases critiques de vol.
- **Une météorologie tropicale** : vents forts, pluies intenses et cumulonimbus fréquents, en particulier en saison humide.
- **Une faible densité de terrains d'aviation** : limitant les options de déroutement, notamment en cas de panne ou d'urgence.

### **Spécificités opérationnelles et risques associés**

- Service d'alerte à l'arrivée sous plan de vol sur des aérodromes non contrôlés.
- Gestion de la circulation d'aérodrome en coopération avec divers types d'utilisateurs (largueur de parachutistes, autogyres, ULM, hydro-ULM, hélicoptères, avions à hautes performances, gros-porteurs...), en conscience des risques associés.
- Maintien des compétences pour les pistes limitatives.
- Vol de nuit et risques associés.
- Respect des autorisations du contrôle.
- Sensibilisation aux risques liés au transport de passagers (objectif destination).

### **Les objectifs :**

- L'assimilation par les pilotes des risques spécifiques à cet environnement exigeant par une documentation accessible et le partage d'expérience,
- **ZÉRO TPPI** (Transport Public de Passagers Illicite)
- L'utilisation systématique du Plan de Vol lorsqu'il est obligatoire, et sa clôture dans les délais prescrits
- Offrir la possibilité de sensibiliser les pilotes et de se former au VSV (vol de nuit, initiation IFR), et à l'extraction des positions inusuelles.

### **Les moyens :**

- Une procédure de lâcher standardisée, mise à jour, et disponible sur le site du club
- Une documentation opérationnelle partagée et accessible sur le site du club
- Une communication régulière de l'actualité et des REX significatifs par l'intermédiaire de la gazette du club

- 
- Un traitement régulier des REX via REXFFA par le CPS dans le respect de la **culture juste**. Cette notion est définie dans le règlement (UE) 376/2014 relatif à la notification des événements, comme :  
*« 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 ».*
  - Une communication temps réel entre le CA et les membres sur un fil WhatsApp, dans les deux directions

**L'association des parties prenantes :**

- Si un risque particulier est porté à la connaissance des trois piliers du DTO (DR, RP, CPS) suite à l'analyse des événements relevés par le CPS sur REXFFA, il s'associeront pour faire évoluer les pratiques standard, la documentation opérationnelle, les check-lists comme nécessaire.
- Une commission de sécurité pourra alors être convoquée comme nécessaire, débouchant sur des plans d'action correctives et / ou préventives

► **Point 2 : L'évaluation des risques liés à l'activité**

- Il s'agit d'évaluer les risques liés à la pratique des activités, que ce soit les risques propres à un secteur donné (instruction double commande, instruction solo, hors instruction), comme les risques potentiels et les risques différés.
- Un outil a été développé à cette fin par la FFA. C'est Aérodiagnostic
- Cet outil est accessible à tous les dirigeants dans l'outil SMILE AEÉROCLUB du DTO.
- La mise en œuvre d'Aérodiagnostic doit être initiée par le Représentant du DTO
- Cette mise en œuvre débouchera sur la rédaction d'un plan d'actions qui annexera le présent document, après réalisation du diagnostic

► **Point 3 : La connaissance et l'exploitation des retours d'expérience**

- La structure DTO organise le retour d'expérience dans le cadre de ses activités par la promotion de l'application REXFFA, en particulier dans son format mobile..
- Tous les acteurs sont informés de la nécessité de report de tous les événements de sécurité (anomalies/dysfonctionnements, incidents, incidents graves et accidents) dont ils ont pu être auteurs, victimes ou témoins.
- Le système de retour d'expérience mis en œuvre propose une notification efficace et rapide sous forme d texte ou vocale. Le CPS prend alors contact avec le notifiant selon la gravité, et en fonction du besoin de compléments. Il réalise dans l'application les, matrices de risque, publications et partages, et la transmission des notifications correspondant au règlement 376/2014 à l'Autorité.
- L'utilisation de l'outil REXFFA par le DTO est la norme à l'ACACG, de par le fait qu'il permet la transmission des données à l'autorité lorsque celles-ci revêtent un caractère obligatoire.

► **Point 4 : L'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'actions**

- C'est la concrétisation de l'engagement du Représentant, sur la base des identifications réalisées.
- Le plan d'actions, nécessairement écrit et de préférence annexé, listera les mesures de prévention décidées pour chaque année N donnée.
- Les actions figurées au plan d'actions ne pouvant pas toujours être mises en œuvre simultanément, elles devront être hiérarchisées dans l'ordre cardinal (action 1 prioritaire puis action 2, etc.).
- Le plan d'actions et l'avancée de chaque mesure qu'il contient seront étudiés à chaque réunion de travail des dirigeants (introduction d'une nouvelle action, report d'une action, élargissement du délai d'implémentation, etc.).
- Le plan d'actions devra faire apparaître précisément la nature de chaque action.
- Une action sera susceptible de comporter plusieurs items (sous-actions), et pourra se traduire par l'initiation de plusieurs mesures
- Il définira nominativement les personnes chargées de chaque action et les délais de réalisation.
- Il sera porté chaque année à la connaissance de tous les adhérents.
- Le plan d'action d'une année N devra faire l'objet d'un archivage à des fins de communication à l'Autorité lors des actes de surveillance.

► **Point 5 : La promotion de la sécurité**

- La promotion de la sécurité est assurée par un point sécurité spécifique à chaque réunion plénière (Assemblée Générale) , chaque réunion du Conseil d'Administration et chaque réunion du DTO. Ces réunions peuvent être combinées comme nécessaire. C'est le moyen qui permettra de rendre chaque adhérent acteur de la démarche de sécurité initiée par le DTO.
- Les moyens mis à disposition de tous pour promouvoir la sécurité sont : le site internet comportant toute publication pertinente, la gazette périodique, les comptes rendus de réunions, la page d'accueil du logiciel de réservation, les mails, le fil WhatsApp de l'aéroclub, les REX issus des notifications des membres sur REXFFA.
- Les interlocuteurs à solliciter sont : le CPS pour les questions générales sur la sécurité des vols, et le RP pour les questions liées spécifiquement à l'instruction et à l'exploitation des aéronefs du club (pratiques standard).
- L'intégration de la sécurité et de la prévention lors de la formation se fait dès l'inscription au club par communication de l'emplacement de la documentation disponible. Elle continue au club (affichage), en briefing, en vol d'instruction et au débriefing.
- L'anonymat des notifications est garanti par le CPS, à partir du moment où les reports sont volontaires et spontanés. L'anonymat est préservé, hormis dans les cas de *négligences graves, de manquements délibérés et de dégradations* (extrait règlement (UE) 376/2014). Dans un but d'analyse plus profonde de l'événement, RP et le DR peuvent exclusivement être informés de l'identité du notifiant, sans objectif de sanction. Le but recherché est toujours d'améliorer la sécurité, et de partager les enseignements avec les autres membres. Ce partage avec le RP et le DR peut survenir si des entretiens complémentaires sont nécessaires pour analyser l'évènement en profondeur, et si une commission de sécurité s'avère nécessaire, conformément au règlement intérieur. Le maintien de l'anonymat est alors requis auprès de tous les membres de la commission de sécurité convoquée.

---

## LA DÉCLARATION DTO ET LA SÉCURITÉ

- ✓ La déclaration DTO formalise dans un de ses cadres l'engagement de la structure à mettre en place et à mener une politique de sécurité cohérente et adaptée.
- ✓ Cette déclaration doit être signée par le Président de l'aéro-club (Représentant du DTO) ainsi que par le Responsable pédagogique.
- ✓ La signature du Correspondant Prévention Sécurité n'est en revanche pas requise.
- ✓ L'engagement du DTO relatif à la sécurité est libellé de façon suivante : « Le DTO a élaboré une politique de sécurité conformément à l'annexe VIII (partie DTO) du règlement (UE) n° 1178/2011, et en particulier au point DTO.GEN.210 a) 1) ii), et appliquera cette politique durant toutes les activités de formation couvertes par la déclaration ».



# LE RAPPORT D'ACTIVITÉ ANNUEL, LE BILAN ANNUEL INTERNE ET LA SÉCURITÉ

## RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES :

DTO.GEN.270 / AMC1 DTO GEN 270 (a) / AMC1 DTO GEN 270 (b) / AMC1 DTO GEN 270 (c) / GM1 GEN 270 (c)

- ✓ Le bilan annuel interne consiste à s'assurer que le DTO fonctionne dans le cadre réglementaire qui est le sien ainsi qu'en conformité avec les éléments figurant dans sa déclaration. L'engagement de sécurité constitue un des éléments de cette déclaration.
- ✓ Il est conduit par le Représentant du DTO (Président de l'aéro-club), assisté du Responsable Pédagogique et du Correspondant Prévention Sécurité.

Le DTO :

- Établit un rapport d'activité annuel
- Élabore un bilan annuel interne sur les tâches et les responsabilités spécifiques à chaque personnel encadrant
- Soumet le document comportant le rapport d'activité annuel et bilan annuel interne à sa DSAC/IR au plus tard à la fin du premier trimestre de l'année N pour l'année N-1.

Le rapport d'activité annuel comporte 5 rubriques:

- Formations EASA dispensées par le DTO (Liste des formations indiquées sur la déclaration, référence des programmes et nombre de stagiaires ayant suivi tout ou partie d'une formation déclarée dans l'année calendaire considérée),
- Formation pour les autorisations d'accès aux aéroports (Formations aux autorisations d'accès aéroports réalisées dans l'année écoulée),
- Instructeurs (Liste des instructeurs ayant dispensé dans l'année considérée des formations théoriques, sur simulateur, ou en vol),
- Moyens pédagogiques (Liste des aéronefs et FSTD utilisés, en précisant les formations dispensées sur chaque aéronef ainsi que les aéroports ou sites d'exploitation principalement utilisés par les aéronefs),
- Accidents, incidents et événements (Liste de tous les accidents, incidents et événements survenus en formation dans l'année considérée),
- Autres (Autres informations pertinentes sur l'activité de formation).

Le bilan annuel interne consiste en une évaluation interne visant à déterminer si le DTO s'acquitte de ses tâches et responsabilités conformément au point DTO.GEN.210. Cette trame de rapport sur le bilan interne reprend les points de l'AMC1 DTO.GEN.270(a).

Ce bilan doit être utile au DTO pour vérifier sa conformité et son bon fonctionnement, et identifier des axes d'amélioration si nécessaire. Il comprend volontairement des rappels sur les exigences réglementaires (ex : missions du représentant) et la diffusion de bonnes pratiques.

Il comporte 7 rubriques :

- Participants (Liste du personnel du DTO ayant participé à la revue annuelle interne)
- Documentation
  - o Déclaration (Vérification de la déclaration),
  - o Documentation interne (Manuel et procédures internes à jour et disponibles ?)
- Personnel
  - o Missions du représentant (Comment le représentant évalue la connaissance de ses missions ?),
  - o Missions du responsable pédagogique (Comment le responsable pédagogique évalue la connaissance de ses missions ?),
  - o Instructeurs (Liste des instructeurs)
- Organisation et fonctionnement
  - o Ressources (Comment le DTO évalue l'adéquation de ses ressources ?)
  - o Politique de sécurité (La politique sécurité comprend-elle toutes les méthodes listées à l'AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii) ?)
  - o Suivi des non-conformités et actions correctives (Y-a-t-il des non-conformités non clôturées ?)
- Formation
  - o Programmes (A jour, suivis, conformes, en adéquation etc...)
  - o Suivi des formations (Sondage livrets de progression, taux de réussite...)

- Moyens
  - o Installations et bases
  - o Aéronefs et FSTD
- Vols de découverte
- Conclusion et actions décidées lors de la revue

Toutes les rubriques du bilan annuel interne figurent dans le déroulé des inspections DTO menées par l'Autorité.

- ✓ Le Rapport d'Activité Annuel et le Bilan Annuel Interne sont effectués en ligne et envoyés à l'Autorité directement à partir de SMILE Aéroclub, une fois effectué le compte-rendu AERAL de la structure.

Code Club 00000 - Fédération Française Aéronautique

CLUB GOUVERNANCE FLOTTE INSTRUCTEURS FORMATIONS DTO ACCES AERAL **RAA/BAI** AERODIAG.

### RAPPORT D'ACTIVITE ANNUEL ET BILAN ANNUEL INTERNE DTO

Trame conforme au DTO.GEN.270

Ce module vous permet de remplir en quelques clics votre rapport d'activité annuel et votre bilan annuel interne (Ex BAI), et de le transmettre à votre DSAC IR au travers de l'Autorité.

**Vous n'avez pas envoyé votre formulaire AERAL pour l'année 2025. La saisie du BAI est conditionnée à l'envoi des données AERAL : veuillez faire cela depuis l'onglet AERAL.**

Saisir mon compte rendu BAI 2026 (concernant l'année 2025) -

#### Historiques des formulaires BAI

Exemple de section du RAA/BAI disponible au remplissage dans SMILE Aéroclub

Fait aux Abymes, le 25 février 2026.

le président, Joël CATELO



## ANNEXE 1 : LES RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES LIÉES À LA SÉCURITÉ

**Note 1 :** Les éléments réglementaires européens déclinés officiellement en langue française sont présentés ci-après en couleur noire. Les éléments complémentaires (AMC = Acceptable Means of Compliance = Moyens acceptables de conformité ainsi que GM = Guidance Material = Orientations à donner) n'ayant pas fait l'objet d'une traduction officielle ou de courtoisie par l'Autorité, sont présentés en couleur bleue. Un cadre à fond orangé d'origine FFA permet dans ce cas de prendre connaissance des points importants liés à chaque extrait de l'AMC ou du GM concerné.

**Note 2 :** Seuls les points réglementaires liés à une ou des exigences de sécurité sont listés ci-après. Pour consultation de l'ensemble des références réglementaires liées au DTO, se référer au Guide pratique FFA du dirigeant DTO.

### ✓ **DTO.GEN.155 Réaction à un problème de sécurité**

En réaction à un problème de sécurité, un DTO met en œuvre :

- a) les mesures de sécurité prescrites par l'autorité compétente conformément au point ARA.GEN.135 c);
- b) les informations de sécurité contraignantes applicables publiées par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA), notamment les consignes de navigabilité (CN ou AD = *Airworthiness Directives*).

### ✓ **DTO.GEN.210 Exigences en matière de personnel**

- (a) Un DTO désigne :
  - (1) un représentant à qui sont confiées, et qui doit être dûment autorisé à remplir, au moins les missions suivantes:
    - (i) veiller à ce que le DTO et ses activités satisfassent aux exigences applicables et respectent la déclaration du DTO;
    - (ii) élaborer et mettre en place une politique de sécurité garantissant que les activités du DTO sont réalisées en toute sécurité, veiller à ce que le DTO adhère à cette politique de sécurité et prendre les mesures nécessaires pour atteindre les objectifs de cette politique de sécurité;
    - (iii) promouvoir la sécurité au sein du DTO;
    - (iv) veiller à la disponibilité de ressources suffisantes au sein du DTO afin que les activités visées aux points i), ii) et iii) puissent être réalisées de manière efficace;
  - (2) un responsable pédagogique à qui sont confiées, et qui doit être qualifié pour remplir, au moins les missions suivantes:
    - (i) veiller à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences figurant à l'annexe I (partie FCL) et au programme de formation du DTO;
    - (ii) veiller à une bonne intégration de la formation au vol sur un aéronef ou un simulateur d'entraînement au vol (FSTD) et de l'instruction théorique;
    - (iii) superviser les progrès de chaque stagiaire;
    - (iv) dans les cas visés au point DTO.GEN.250 b), superviser l'adjoint (ou les adjoints) au responsable pédagogique.
- (b) Un DTO peut désigner une seule et même personne en tant que représentant et responsable pédagogique.
- (c) Un DTO ne doit pas désigner en tant que représentant ou responsable pédagogique une personne à qui, sur la foi d'indices objectifs, on ne peut se fier pour mener à bien les missions énumérées au point a) d'une manière qui préserve et favorise la sécurité aérienne. Le fait qu'une personne a déjà fait l'objet d'une mesure exécutoire prise conformément au point ARA.GEN.355 au cours des trois dernières années doit être considéré comme un indice objectif, sauf si cette personne peut démontrer que la constatation ayant conduit à l'adoption de cette mesure ne constitue pas, par sa nature, son ampleur ou son incidence sur la sécurité aérienne, un indice qu'on ne peut se fier à elle pour mener à bien lesdites missions de cette manière.

### ✓ **GM1 to DTO.GEN.210(a)(1)(i) Personnel requirements**

#### **OCCURRENCE-REPORTING SYSTEM COMPLIANT WITH REGULATION (EU) No 376/2014**

The below list provides an overview of the main elements of the occurrence-reporting system compliant with Regulation (EU) No 376/2014 and provides references to the relevant Articles of Regulation (EU) No 376/2014.

(1) occurrence reporting system catering both for mandatory and voluntary reporting (cf. Articles 4 and 5).

**Note:** The voluntary reporting system is intended to facilitate the collection of details of occurrences that may not be captured by the mandatory system and of other safety-related information which is perceived by the reporting organisation as an actual or potential hazard to aviation safety

(2) designation of one or more persons to handle independently the collection, evaluation, processing, analysis and storage of details of occurrences with regard to data collection and hazard identification (cf. Article 6(1)).

**Note 1:** Small organisations may, in agreement with their competent authority make use of simplified mechanisms to ensure the collection, evaluation, processing, analysis and storage of details of occurrences, possibly by sharing those tasks with other similar organisations.

**Note 2:** An existing internal safety-reporting scheme, established to collect safety-relevant data, proposals and information, including on potential safety issues that have not resulted in any occurrence, may serve as a basis for the mandatory and voluntary occurrence-reporting system. From this pool of safety relevant information and data collected internally the organisation will determine where a mandatory report is required and where a voluntary report may be adequate.

(3) reporting details of occurrences collected under the mandatory scheme as soon as possible and in any event no later than 72 hours after becoming aware of the occurrence (cf. Article 4(8) & (9));

Note 1: The reference to 'becoming aware of' implies that a person in the organisation was made aware of the occurrence. In the case of automated data the data detected the responsible occurrence. Collection systems the 72-hour period starts when the person responsible for the analysis of

Note 2: The 72-hour timeline does not apply to the reporting of details of occurrences which may involve an actual or potential aviation safety risk and safety related information collected under the voluntary scheme. These are to be reported in a timely manner (cf. Article 5 (5) & (6)).

(4) establishment of data quality checking processes, to ensure that the information initially collected and the data stored in the database(s) are consistent (cf. Article 7(3),

Note: It is understood that data quality checking processes should address four main areas

- errors in data entry
- completeness of data, specially referring to mandatory data
- proper use of the ADREP taxonomy
- improve data consistency, notably between the information collected initially and the report stored in the database (cf. Article 7(3)).

(5) storage of occurrence reports qualifying for mandatory and voluntary reporting in one or more databases (cf. Article 6(5)) using formats standardised to facilitate information exchange and compatible with ECCAIRS software and ADREP taxonomy (cf. Article 7(4))

Note: Organisations that may report through an ECCAIRS software compatible reporting system provided by their competent authority are deemed to be automatically compliant with the reporting system requirements in Article 7(4) and do not need to have their own ECCAIRS software compatible reporting system.

(6) application of the safety policy (cf. AMC1 DTO.GEN.210(a)(1) to occurrences:

- (a) identification the safety hazards associated with identified occurrences or groups of occurrences reported to the competent authority (cf. Article 13(1));
- (b) analysis of the related risks in terms of likelihood and severity of the outcome, as well as assess risks in terms of tolerability;
- (c) based on the result of the risk assessment: determination of the need for mitigation action, as required for improving aviation safety (cf. Article 13(2));
- (d) monitoring the timely implementation and effectiveness of any mitigation action required (cf. Article 13(2)).

(7) In addition to the actions required under point (6) above, where the organisation identifies an actual or potential aviation safety risk as a result of their analysis of occurrences or group of occurrences:

- (a) transmission of the following information to the competent authority within 30 days from the date of notification of the occurrence to the authority (cf. Article 13(4)):
    - (i) the preliminary results of the risk assessment performed;
    - (ii) and any preliminary mitigation action to be taken.
  - (b) where required, transmission of the final results of the risk analysis to the competent authority as soon as they are available and, in principle, no later than 3 months from the date of notification of the occurrence to the authority (cf. Article 13(4)).
- Note: Where an organisation receives a report from another organisation itself subject to mandatory reporting requirements for reporting to the competent authority it does not need to provide follow up information to the competent authority for such report. The obligation to provide the initial results of the analysis of the occurrence, follow-up reports and final results lies with the other organisation being the source of the initial report

(8) Safety policy and just culture: after consulting staff representatives, ensuring mutual agreement on and adoption of rules describing how 'just culture' principles are guaranteed and implemented within the organisation.

Note 1: The purpose of those rules is to ensure that employees and contracted personnel that report or are mentioned in occurrence reports collected as part of the occurrence-reporting system, both mandatory or voluntary, are not subject to any prejudice by their employer or any other organisation for which the services are provided on the basis of the information supplied by the reporter (cf. Article 16(9)), unless an exception applies (c. Article 16(10)

Note 2: Staff representatives may be nominated either by the union(s) or by the staff themselves.

(9) ensuring that employees and contracted personnel are regularly provided with information concerning the analysis of, and follow-up on, occurrences for which mitigation action is taken (cf. Article 13(3)), while ensuring that only disidentified information is disseminated

(10) ensuring that personal details are made available to staff of their organisation other than the persons designated in accordance with point (2) only where absolutely necessary to investigate occurrences with a view to enhancing aviation

(11) ensuring that reports addressed to the competent authority contain at least the information listed in Annex I to Regulation (EU) No 376/2014

#### ✓ **AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii) Personnel requirements**

##### **SAFETY POLICY**

(a) The safety policy should define, in relation to the DTO training programme, at least the means and methods used for:

- (1) hazard identification;
- (2) risk assessment; and
- (3) adequacy of the mitigation measures (implementation and follow-up).

(b) The safety policy should additionally include the procedures required for occurrence reporting pursuant to Regulation (EU) No 376/2014 (cf. GM1 DTO.GEN.210(a)).

## POLITIQUE DE SECURITE

- \* La politique de sécurité est définie en corrélation avec le programme de formation et définit les moyens et méthodes utilisés pour
- \* L'identification des dangers
- \* L'identification des risques et
- \* L'adéquation des mesures de prévention (implémentation et suivi).

(b) La politique de sécurité doit inclure les procédures définies pour le retour des situations à risque rencontrées, en respect de la réglementation (EU) No 376/2014 (cf. GM1 DTO.GEN.210(a)).

### ✓ **AMC1 DTO.GEN.210(c) Personnel requirements**

**CIRCUMSTANCES UNDER WHICH A PERSON CANNOT BE TRUSTED TO CARRY OUT THE TASKS OF A REPRESENTATIVE OR A HEAD OF TRAINING IN A MANNER WHICH SAFEGUARDS AND FURTHERS AVIATION SAFETY**

Examples for objective indications that a person cannot be trusted to carry out the tasks of a representative or a head of training in a manner which safeguards and furthers aviation safety are if that person within the last 5 years preceding the nomination as representative or head of training in a declaration in accordance with Part-DTO:

- (a) has been subject to limitation, suspension or revocation of their pilot licence and/or associated ratings, certificates or authorisations;
- (b) has knowingly and deliberately been responsible for any non-compliance with the Basic Regulation and its implementing rules;
- (c) has any criminal conviction on the basis of which it cannot be expected that this person, when taking the post of a representative or a head of training of the DTO, will act in compliance with all applicable requirements.

## EXIGENCES EN PERSONNEL

**CIRCONSTANCES NE PERMETTANT PAS A UNE PERSONNE D'EXERCER LES MISSIONS DE REPRESENTANT OU DE RESPONSABLE PEDAGOGIQUE EN ADEQUATION AVEC LE RESPECT DES PRATIQUES ET LA SECURITE**

Exemples d'impossibilités liées à des situations rencontrées dans les cinq années précédentes :

- \* Avoir fait l'objet de restrictions, limitations ou suspension de la licence de pilote et/ou de qualifications ou autorisations associées.
- \* Avoir délibérément été responsable du non-respect de dispositions de la *Basic Regulation* et/ou qui en découlent.
- \* Avoir fait l'objet d'une condamnation pénale en tant que Représentant ou HT d'un DTO liée à un non-respect des règles.

### ✓ **DTO.GEN.270 Bilan interne annuel et rapport d'activité annuel**

Le DTO prend les mesures suivantes :

- a) il dresse un bilan annuel interne des missions et des responsabilités décrites au point DTO.GEN.210 et rédige un rapport concernant ce bilan ;
- b) il établit un rapport d'activité annuel ;
- c) il présente le rapport sur le bilan interne annuel et le rapport d'activité annuel à l'autorité compétente au plus tard à la date fixée par l'autorité compétente.

#### ► **AMC1 DTO.GEN.270(a) Annual internal review and annual activity report**

## ANNUAL INTERNAL REVIEW

The annual internal review should consist of a comprehensive assessment whether the DTO effectively complies with the tasks and responsibilities pursuant to point DTO.GEN.210. Specific emphasis should be given to the following :

- (1) availability of sufficient resources;
- (2) conduct of training in accordance with the requirements of Part-FCL and Part- DTO, with the DTO training programme(s) and with the DTO's safety policy;
- (3) random checks of training records and course completion certificates issued by the DTO;
- (4) assessment of the training programme(s) for its/their adequacy and being up to date;
- (5) training aircraft including their documents and maintenance records;
- (6) aerodromes and operating sites, including associated facilities;
- (7) evaluation of both adequacy and effectiveness of the follow-up, corrective and, DTO.GEN.150;
- (8) assessment of the safety policy including its means and methods as defined in AMC1 DTO.GEN.210 for its adequacy and being up to date;
- (9) assessment of effective implementation of mitigating measures as foreseen in the safety policy.

#### BILAN INTERNE ANNUEL ET RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE

Le bilan interne annuel devrait consister à une évaluation complète de la conformité du DTO vérifiant si les tâches, fonctions et responsabilités définies dans le DTO.GEN.210 répondent aux éléments suivants :

- Disponibilité de ressources suffisantes
- Réalisation des formations en respect des dispositions de la PART- FCL, de la Part-DTO, en corrélation avec les programmes de formation du DTO, et la politique de sécurité du DTO.
- Vérification par sondage des dossiers de formation et de la réalisation complète des formations réalisées par le DTO
- Conformité, adéquation, et actualisation des programmes de formation
- Avions utilisés pour la formation y compris le suivi administratif de la maintenance
- Sites de formation, et aménagements
- Évaluation de l'adéquation du suivi, et de la réalisation des actions correctives (réf. à DTO.GEN.150)
- Conformité à la politique de sécurité incluant les moyens et les méthodes définies dans AMC1 DTO.GEN.210 (adéquation et actualisation).
- Évaluation de la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation prévues dans la politique de sécurité.

#### ► **AMC1 DTO.GEN.270(b) Annual internal review and annual activity report**

##### ANNUAL ACTIVITY REPORT

(a) With regard to the past calendar year, the annual activity report should contain at least lists of:

- (1) all training courses and refresher trainings actually provided;
- (2) names of all flight, synthetic flight and theoretical knowledge instructors involved in the provision of training, including information on the aerodromes of the DTO where they have mainly been providing training;
- (3) number of students per training course;
- (4) all training aircraft and FSTDs used, including registration marks and FSTD qualification letter code (as applicable), including, with regard to each aircraft, information on
  - (i) the training courses for which the aircraft has been used; and
  - (ii) the aerodromes of the DTO where the aircraft has mainly been used;
- (5) all occurrences, accidents and incidents that occurred during the training courses; and
- (6) any other information deemed relevant by the DTO.

#### ► **AMC1 DTO.GEN.270(c) Annual internal review and annual activity report**

##### SUBMISSION OF ANNUAL INTERNAL REVIEW AND ANNUAL ACTIVITY REPORT TO THE COMPETENT AUTHORITY

The annual internal review and the annual activity report for each past calendar year should be submitted to the competent authority within a time frame agreed with the competent authority.

It is recommended for the competent authority and the DTO to agree on the regular time frames; for example, to agree that the annual internal review and annual activity report should be submitted during the first quarter of each year for the past calendar year.

## ANNEXE 2 : LA CARTOGRAPHIE DES RISQUES FFA

| CATÉGORIE ADREP | SIGNIFICATION PRATIQUE                                                         | EXEMPLES DE SITUATIONS OU D'ÉVÉNEMENTS PRÉCURSEURS AU SEIN DE LA CATÉGORIE                                         | ÉVALUATION DU NIVEAU DE GRAVITÉ | ÉVALUATION DE LA PROBABILITÉ DE RÉCURRENCE |                   |                   | CARACTÈRES / SCORE DE RISQUE |     |      | MESURES DE MITIGATION DU RISQUE FAVORISANT LA RÉCUP. |                                                                |                                                               | SCORÉ DE RISQUE MITIGÉ |      |      |
|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|-----|------|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------|------|------|
|                 |                                                                                |                                                                                                                    |                                 | NATURE ET D'ULTIME REDOUTÉ                 | Instruc* solo (S) | Instruc* DC (DCE) | Hors instruc* (HI)           | IS  | DCE  | HI                                                   | EXEMPLE DE MESURES PRÉVENTIVES                                 | EXEMPLE DE MESURES FAVORISANT LA RÉCUP.                       | IS                     | DCE  | HI   |
| ADRM            | Aérodrome et conditions d'aérodrome                                            | Prise de risque volontaire ou involontaire (évènement)                                                             | Accident matériel               | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 9   | 9    | 9                                                    | PrépaVo (NOTAM, SUP AIP, BFG, etc.)                            | Applica* strictes procédures pré établies                     | 6                      | 6    | 6    |
| AMAN            | Manœuvre brusque                                                               | Prise de risque volontaire ou involontaire (évènement)                                                             | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 30  | 25   | 30                                                   | Dynamique anticipée + conscience de la situa*                  | Travail de sortie des positions inusuelles                    | 25                     | 20   | 25   |
| ARC             | Contact anormal avec la piste (e.g. rebonds, oubli du train, etc.)             | Approche non stabilisée ou non conforme, oubli de sortie du train, etc.                                            | Accident matériel               | Très probable                              | Probable          | Probable          | Probable                     | 45  | 30   | 36                                                   | Approche stabilisée en aoe, plan, vit., incidence              | Rebond, C/L atterrissage                                      | 36                     | 24   | 27   |
| ATM             | Événement lié à l'ATC ou à l'ANSP                                              | Défaillance des interfaces sol-horiz (incompréhension, inadéquation des infos transmises, etc.)                    | Incident grave                  | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 8   | 6    | 8                                                    | Regard critique face aux infos reçues (e.g. QNH)               | Sollicitation ATC au moment doute ou besoin "appeler la tour" | 6                      | 4    | 6    |
| BIRD            | Collision aérienne en vol ou au sol                                            | Proximité de zones de vie ou de nidification, migrations                                                           | Incident                        | Improbable                                 | Improbable        | Improbable        | Improbable                   | 7,5 | 6    | 7,5                                                  | Prépara* vol (cf. ENH5)                                        | Appeler la tour                                               | 5                      | 4    | 5    |
| CABIN           | Événement lié à la sécurité des cabines                                        | Mauvaise exécution des opérations au sol (dégivrage, chargement, armement, maintenance continue)                   | Incident                        | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 2   | 2    | 2                                                    | Double check via visite prévol par stagiaire et FI             | Travail préalable du SBT (Scenario Based Training)            | 1                      | 1    | 1    |
| CPIT            | Impact terrain/obstacle sans perte de contrôle                                 | Poursuite du vol sans références visuelle ou avec MFO insuffisante                                                 | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Improbable        | Probable          | Probable                     | 40  | 52,5 | 80                                                   | Préparation du vol (analyse TEM vs MTO, 2 sécu établie)        | 1/2 tour immédiat                                             | 20                     | 35   | 60   |
| CTOL            | Collision avec obstacles (T/O ou LDG)                                          | Environnement contraint à proximité de l'AD                                                                        | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Improbable        | Improbable                   | 35  | 30   | 52,5                                                 | Fiches VAC & ICAUS, marges perfos MDV                          | Utilisa* immédiate réserve de puissance                       | 26                     | 22,5 | 44   |
| EVAC            | Évacuation depuis l'aéronef                                                    | Absence BRG/notice sécurité, absence de prise en compte de la spécificité du vol (volgate, traversée maritime)     | Accident corporel               | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 12  | 12   | 12                                                   | Recours à sous-traitant de qualité (ENAC)                      | Entraînement préalable à l'évacua* (e.g. amerrissage)         | 9                      | 9    | 9    |
| F-NI            | Incendie/fumées (sans impact)                                                  | Sécurité aérospatiale non respectée, fuite de liquide inflammable, etc.                                            | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 35  | 30   | 35                                                   | Respect strict des règles de sécurité élémentaires             | Entraînement aux procédures d'urgence incendie au sol         | 26                     | 22,5 | 26   |
| F-POST          | Incendie/fumées (après impact)                                                 | LOC-1, CFIT                                                                                                        | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 40  | 35   | 40                                                   | Ce adapté au départ + prépaVo soignée                          | Équipement aéronautique en cas d'urgence                      | 30                     | 26   | 30   |
| FUEL            | Problèmes liés au carburant                                                    | Mise en œuvre inadéquate des systèmes aéronautiques, carburant insuffisant ou non conforme, etc.                   | Accident matériel               | Très improbable                            | Probable          | Probable          | Probable                     | 27  | 30   | 36                                                   | Connaissance circuit carburant                                 | Maîtrise des procédures d'urgence carburant                   | 18                     | 24   | 27   |
| GCOL            | Collision au sol                                                               | Défaut de maîtrise de trajectoire, incapacité à freiner                                                            | Accident matériel               | Probable                                   | Improbable        | Probable          | Probable                     | 35  | 22,5 | 36                                                   | Briefing roulage                                               | Travail SBT, transfert des commandes vu en BFG                | 27                     | 19   | 27   |
| ICE             | Givrage (hors givrage carbu)                                                   | Rencontre de phénomènes météo dangereux                                                                            | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 30  | 25   | 30                                                   | Analyse MTO soignée                                            | Suivi des SOP                                                 | 23                     | 19   | 23   |
| LALU            | Vol à basse altitude                                                           | Contact ligne électrique ou obstacle, CFIT, LOC-1                                                                  | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 40  | 35   | 60                                                   | Travail IVO en secteur connu, respect plancher 150 ft          | 1/2 tour immédiat                                             | 30                     | 26   | 50   |
| LOC-G           | Perte de contrôle au sol                                                       | Collision possible avec obstacles ou personnes                                                                     | Accident matériel               | Probable                                   | Probable          | Probable          | Probable                     | 36  | 30   | 36                                                   | Roulage à V et config. adaptées                                | Travail SBT                                                   | 27                     | 23   | 27   |
| LOC-I           | Perte de contrôle en vol                                                       | Position anormale (assiette, inclinaison, incidence)                                                               | Accident matériel et corporel   | Probable                                   | Probable          | Probable          | Probable                     | 80  | 70   | 80                                                   | Prépara* vol (dont TEM)                                        | UPRT, parachute de cellule                                    | 36                     | 31,5 | 36   |
| MAIN            | Maintenance                                                                    | Problème d'entretien, e.g. montage inversé ou non freiné, etc.                                                     | Accident matériel et corporel   | Improbable                                 | Improbable        | Improbable        | Improbable                   | 60  | 52,5 | 60                                                   | C/L spécifique sortie de maintenance                           | Entraînement pilotage 2 axes                                  | 50                     | 44   | 50   |
| MAC             | Alproox ACAS, Perte de séparation en vol                                       | Mise en œuvre inadéquate des systèmes et outils liés au suivi de trajectoire, limites règle "voir et éviter", etc. | Accident matériel et corporel   | Probable                                   | Probable          | Probable          | Probable                     | 80  | 70   | 80                                                   | e-conspéc, apprentissage systématique, scanning                | Utilisation systématique PNC (Piloter, Nav, Comm.)            | 60                     | 52,5 | 60   |
| MED             | Incapacité pilote ou problème médical                                          | État de santé non compatible avec le vol                                                                           | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 35  | 30   | 35                                                   | Utilisa* du IMSAFE avant vol, vérifica* passible CO            | Travail SBT, transfert des commandes vu en BFG                | 26                     | 22,5 | 26   |
| NAV             | Perte des moyens de NAV, égarement, position ou trajectoire non conforme, etc. | Mise en œuvre inadéquate des systèmes et outils liés au suivi de trajectoire, pénétration d'espaces                | Incident grave                  | Probable                                   | Très improbable   | Probable          | Probable                     | 8   | 4    | 8                                                    | Préparation minutieuse du vol                                  | Sollicitation de l'aide ATC                                   | 6                      | 3    | 6    |
| OTHR            | Autre                                                                          | Événements sans conséquence sur l'issue positive du vol                                                            | Incident                        | Improbable                                 | Improbable        | Improbable        | Improbable                   | 1,5 | 1,5  | 1,5                                                  | Conscience de la situation                                     | Applica* procédures pré établies                              | 1,25                   | 1,25 | 1,25 |
| RAMP            | Maintenance au sol                                                             | Manque de vigilance, distraction                                                                                   | Incident                        | Probable                                   | Improbable        | Probable          | Probable                     | 8   | 4,5  | 8                                                    | Respect des procédures                                         | Supervision extérieure                                        | 6                      | 3    | 6    |
| RE              | Sortie de piste                                                                | Approche non stabilisée/non conforme, vent transversier, etc.                                                      | Accident matériel               | Très probable                              | Probable          | Probable          | Probable                     | 45  | 30   | 36                                                   | Respect des bonnes pratiques et des limitations pilote/aéronef | Anticipa* FI par pilotage transparent                         | 36                     | 22,5 | 32   |
| RI-A            | IncurSION sur RWY (animal hors oiseau)                                         | Péril animalier                                                                                                    | Accident matériel               | Très improbable                            | Très improbable   | Très improbable   | Très improbable              | 18  | 15   | 18                                                   | Vérifica* régulière encointe AD/abords RWY                     | Travail freinage d'urgence, esquivre & limites RDG            | 14                     | 11   | 14   |
| RI-VAP          | IncurSION RWY (véhic., aéronef, personne)                                      | Collision au sol avec un ou des tiers                                                                              | Accident matériel et corporel   | Probable                                   | Probable          | Probable          | Probable                     | 50  | 50   | 50                                                   | Bonnes pratiques RDO                                           | Travail freinage d'urgence, esquivre & limites RDG            | 38                     | 38   | 38   |
| SCF-NP          | Panne/dysfonc* circuit hors GMP                                                | Absence CRM, usure du matériel, mise en œuvre inadéquée                                                            | Incident                        | Probable                                   | Probable          | Probable          | Probable                     | 10  | 8    | 10                                                   | Utilisation CRM (compte rendu matériel)                        | Travail régulier procédures d'urgence                         | 7,5                    | 6    | 7,5  |
| SCF-PP          | Panne/dysfonc* circuit ou composant GMP                                        | Absence CRM, usure du matériel, mise en œuvre inadéquée                                                            | Accident matériel               | Improbable                                 | Probable          | Probable          | Probable                     | 27  | 30   | 36                                                   | Utilisation CRM (compte rendu matériel)                        | Travail régulier procédures d'urgence                         | 18                     | 24   | 27   |
| SEC             | Problèmes liés à la sûreté                                                     | Restrictions d'accès sur l'AD ou aux aéronefs insuffisantes                                                        | Incident                        | Très improbable                            | Improbable        | Très improbable   | Très improbable              | 3   | 4,5  | 3                                                    | Sécurité PKG aéronefs                                          | Procédure BGTA                                                | 2,5                    | 3,5  | 2,5  |
| TURB            | Passage dans une zone de turbulence                                            | Absence de prise en compte effets orographiques/convectifs                                                         | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Improbable        | Probable          | Probable                     | 30  | 37,5 | 60                                                   | Préparation du vol (analyse TEM vs MTO)                        | Réduit* immédiate v < VA                                      | 23                     | 25   | 45   |
| UIMC            | Entrée involontaire en conditions IMC                                          | Get home-itis, retard dans la prise de décision, etc.                                                              | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Improbable        | Improbable                   | 40  | 35   | 60                                                   | Conscience de la situation                                     | 1/2 tour VSV immédiat                                         | 30                     | 26   | 40   |
| USOS            | Atterrissage trop court/trop long                                              | Plate limitative, approche non stabilisée, etc.                                                                    | Accident matériel et corporel   | Improbable                                 | Probable          | Probable          | Probable                     | 45  | 25   | 60                                                   | BFG arrivée, TEM                                               | RDG systématique                                              | 30                     | 19   | 45   |
| WSTRW           | Cisaillement de vent ou orage                                                  | Rencontre de phénomènes météo dangereux                                                                            | Accident matériel et corporel   | Très improbable                            | Très improbable   | Improbable        | Improbable                   | 35  | 30   | 52,5                                                 | Préparation du vol (analyse TEM vs MTO)                        | Sortie immédiate de la zone concernée                         | 26                     | 22,5 | 35   |