

POLITIQUE DE SECURITE

SENS PLANEUR (CPS)

Edition : 26 octobre 2024
Version 0



Table des matières

1	ABREVIATIONS (pouvant être) UTILISEES :	4
2	Récapitulatifs des annexes situées en fin de document :	6
3	PREAMBULE	7
4	Les acteurs de la politique de sécurité au CPS :	8
4.1	Le représentant du DTO :.....	9
4.2	Le Responsable pédagogique :.....	9
4.3	Le Responsable pédagogique adjoint.....	9
4.4	Le Chef pilote :.....	9
4.5	Responsable sécurité :.....	10
4.6	Le Responsable Technique :.....	10
4.7	Le responsable Administratif :.....	10
4.8	La Commission sécurité :.....	10
4.9	Les Commandants de bord :.....	11
4.10	Les stagiaires, élèves pilotes :.....	11
4.11	Le chef de piste :.....	11
5	Mise en œuvre de la politique de sécurité :	12
5.1	Organisation :.....	12
5.2	Les Attendus :.....	12
6	Les RISQUES :	13
6.1	L'identification des risques :.....	13
6.2	L'évaluation du risque :.....	13
6.3	L'Atténuation du risque :.....	13
7	Remontée des informations et des événements concernant la sécurité :	14
7.1	Notion de culture juste :.....	14
7.2	Le dysfonctionnement :.....	14
7.2.1	Traitement d'un dysfonctionnement	14
7.3	L'INCIDENT :.....	15
7.3.1	Traitement d'un incident	15
7.4	L'ACCIDENT :.....	15
7.4.1	Traitement d'un accident	15
7.5	DISPARITION D'UN AERONEF.....	15
7.5.1	Traitement de la disparition d'un aéronef	15
7.6	Cas particulier d'un planeur déclaré inapte au vol :.....	16
7.6.1	Traitement d'un planeur déclaré inapte au vol	16
7.7	LE RETOUR D'EXPERIENCE (REX) :.....	16
7.7.1	Traitement d'un REX	16
7.8	SIGNALEMENT DES EVENEMENTS A L'AUTORITE.....	17
7.8.1	Traitement d'un évènement pouvant être important.	17
8	FICHE DE GESTION DOCUMENTAIRE :	18
9	ANNEXES :	19
9.1	Annexe 1a : Liste des Fonctions nominatives du CPS.....	19
9.2	Annexe 1b : COMPOSITION de la COMMISSION SECURITE du CPS :.....	19

9.3Annexe 1c: Conditions d'utilisation des moyens du CPS.

20

9.4	Annexe 1d : Liste des coordonnées des responsables du CPS.....	21
9.5	Annexe 2a : Fiche réflexe accident	22
9.6	Annexe 2b : Fiche réflexe disparition de planeur	23
9.7	Annexe 3a : Fiche risques "décollage au remorquage"	25
9.8	Annexe3b : Fiche risques "traversée des pistes"	25
9.9	Annexe 3c : Fiche risques "concomitance d'exploitation de la plateforme"	25
9.10	Annexe 4a : les fiches REX finalisées.....	25
9.11	Annexe 4b : imprimés REX vierge à destination des déclarants.	25
9.12	Annexe 5a : Evènements devant faire l'objet d'une déclaration à la DSAC.	25
9.13	Annexe 5b : Système de notification ECCAIRS 2 (E2)	25
9.14	Annexe 6a : Check liste d'intégration des membres.	26

1 ABREVIATIONS (pouvant être) UTILISEES :

(A)	Aircraft - Avion
(S)	Sailplane - Planeur
[FIE(S)]	FE(S) avec privilège à tester les FI(S) FIE(S) acronyme de l'ATO CNVV
[FI-FI(S)]	FI(S) avec privilège former les FI(S) FI-FI(S) acronyme de l'ATO CNVV
AF	Aérofrenes
ATO	Approved Training Organisation Organisme de formation approuvé (CNVV Saint Auban)
BO	Roulette de queue amovible
CA	Conseil d'administration
CBT	Competency Based Training Formation basée sur les compétences
CDB	Pilote Commandant de bord – Pilot in Command (PIC)
Club	Association
CMM	Compliance Monitoring Manager – Responsable de la Surveillance de Conformité
CNVV	Centre national de vol à voile (Saint Auban)
CPS	Centre de Planeur du Sénonais - Sens Planeur - Pont sur Yonne
CRVV	Comité Régional Vol à Voile
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DR	Dirigeant Responsable
DSAC	Direction sécurité de l'aviation civile
DTO	Declared Training Organisation - Organisme de formation déclaré
ECCAIRS2	Système de notification à l'autorité
FE(S)	Flight Examiner (Sailplane) - Examineur de vol (planeur)
FFVP	Fédération Française de Vol en Planeur
FI(S)	Flight Instructor (Sailplane) - Instructeur de vol (planeur)
GI	Ground Instructor - Instructeur sol (cours théoriques)
GESASSO	Logiciel de suivi des formations
G-NAV	Groupement pour la Navigabilité de Aéronefs de la FFVP
HT	Head of Training - Responsable Pédagogique (RP)
I-FE(S)	Inspecteur examinateur de l'Autorité compétente
LMA	Licence de Maintenance d'Aéronefs
Meteor	Module d'échange et de Télétransmission aux organismes.
OSRT	Outil de Synthèse Réglementaire et Technique
PASS planeur	Autorisation de vol solo sans supervision en planeur
PIA	Pinceau ou plan Idéal d'Approche
PIC	Pilot In Command - Pilote Commandant de bord (CDB)
PTL	Prise de terrain en "L"
PTU	Prise de terrain en "U"
RA	Responsable administratif
REX	Retour d'Expérience
RP	Responsable Pédagogique

RPa	Responsable pédagogique adjoint (avion)
RPv	Responsable pédagogique adjoint (voltige)
RS	Responsable sécurité
RT	Responsable technique
SERA	Règles de l'Air
S-FE(S)	Senior Flight Examiner - Examineur expérimenté
S-FIE(S)	Senior Flight Instructor Examiner - Examineur d'instructeur expérimenté
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SPL	Sailplane Pilot Licence - Licence de pilote de planeur
Stagiaire	Élève pilote
TMG	Touring Motor Glider - Motoplaneur
VOA	Vitesse Optimale d'Approche
ZPA	Zone de perte d'altitude

2 Récapitulatifs des annexes situées en fin de document :

Annexe 1a : Liste des Fonctions nominatives du CPS

Annexe 1b : Composition de la commission sécurité du CPS

Annexe 1c : Conditions d'utilisation des moyens du CPS

Annexe 1d : Liste des coordonnées des responsables du CPS

Annexe 2a : Fiche réflexe accident

Annexe 2b : Fiche réflexe disparition de planeur

Annexe 3a : Fiche risques "décollage au remorquage"

Annexe 3b : Fiche risques "traversée des pistes"

Annexe 3c : Fiche risques "concomitance d'exploitation de la plate-forme"

Annexe 4a : les fiches REX finalisées

Annexe 4b : imprimés REX vierge à destination des déclarants.

Annexe 5a : Evènements devant faire l'objet d'une déclaration à la DSAC.

Annexe 5b : Système de notification ECCAIRS 2 (E2).

Annexe 6a : Check liste d'intégration des membres.

3 PREAMBULE

Ce document décrit l'organisation et la mise en œuvre de la politique de sécurité au sein du club de vol à voile de Pont sur Yonne (CPS).

La politique de sécurité couvre les items suivants :

- Les principaux acteurs de la sécurité et leurs responsabilités.
- L'identification, l'évaluation et l'atténuation des risques liés à la pratique du vol à voile à LFGO.
- Le recueil des évènements liés à la sécurité et comment ils doivent être traités.
- Les retours d'expérience.
- Les diverses notifications éventuelles
- Comment est assurée la promotion de cette politique et des mesures de prévention associées.

4 Les acteurs de la politique de sécurité au CPS :

Le représentant DTO (Le président du Club au CPS) désigne les différents responsables et soumet son choix en CA.

Les différents responsables ont autorité dans leurs champs de compétences. Ils interviennent sans lien hiérarchique entre eux.

Les Responsables du club :

- Président du club /représentant du DTO,
- Chef Pilote
- Responsable pédagogique,
- Responsables pédagogique adjoints,
- Responsable sécurité,
- Responsable technique,
- Responsable administratif

Aux responsables du club viendront s'ajouter comme acteurs :

- Les commandants de bord
- Les stagiaires (élèves pilotes)
- Le chef de piste

4.1 Le représentant du DTO :

- Il veille à ce que le DTO et ses activités soient conformes avec les exigences réglementaires applicables et avec sa déclaration.
- Il élabore et met en place une politique de sécurité qui assure que les activités du DTO sont exécutées en sécurité.
- Il fait la promotion de la sécurité au sein du DTO.
- Il veille à ce que le DTO dispose de suffisamment de ressources pour que les activités soient exécutées de manière efficace.
- Il reçoit les constats de l'autorité, charge le RS et la commission sécurité d'en identifier les causes et remèdes et s'assure que les mesures correctives sont prises. Il informe l'autorité des démarches effectuées
- Il conduit une revue interne sur les tâches et responsabilités spécifiques aux encadrants.
- Il établit un rapport annuel de l'activité du DTO
- Il présente ce rapport de cette revue d'activité de l'année écoulée dans les conditions fixées par le manuel DTO

4.2 Le Responsable pédagogique :

- Il veille à ce que la formation dispensée soit conforme aux exigences de la Part FCL et avec les programmes de formation du DTO.
- Il est responsable de l'intégration de la formation au vol sur les aéronefs et de l'instruction théorique.
- Il supervise la progression de chaque stagiaire en utilisant l'application GESASSO.
- Il supervise les responsables pédagogiques adjoints.
- Il s'assure que les documents liés aux formations et au dossier stagiaire sont conservés à fin d'archivage.

4.3 Le Responsable pédagogique adjoint

- Il assure la formation des élèves pilotes conformément aux exigences requises.
- Il assure la traçabilité de ses actions de formation sur l'application GESASSO.

4.4 Le Chef pilote :

- Il détermine avec le responsable technique les aéronefs utilisables.
- Il assure l'affectation des machines
- Il assure le briefing des pilotes avant l'exécution des vols.
- Il organise l'activité des vols.
- Il décide de l'arrêt des activités en cas de danger inopiné.
- Il dirige et contrôle, en fin de journée, la rentrée du matériel
- Il s'assure de la bonne tenue des différents carnets.

4.5 Responsable sécurité :

Sous l'autorité du représentant DTO :

- Il anime, assure la présentation et la promotion de la politique de sécurité du CPS.
- Il participe à la rédaction, la mise à jour et l'archivage du présent document.
- Il convoque une réunion de la commission sécurité à l'occasion d'évènements concernant la sécurité.
- Il s'assure de la bonne transmission des éléments nécessaires au fonctionnement de la commission sécurité notamment les consignes de sécurité émanant des autorités (DSAC, EASA, BEA) et de la fédération FFVP.
- Il reçoit, du responsable DTO, les constats de l'autorité.
- Il identifie les causes avec l'aide de la commission sécurité, propose des actions correctives et rédige un compte rendu adressé au représentant DTO.
- Il s'assure de la transmission des informations aux autorités concernées.
- Il participe, sous le contrôle de la commission sécurité, à la rédaction des REX internes au club et des fiches de procédure.
- Il rend compte régulièrement au représentant DTO, de l'avancée de son travail
- Il signale au DTO les difficultés liées à la mise en œuvre de la politique sécurité
- Il présente le bilan de la commission sécurité à l'AG.

4.6 Le Responsable Technique :

- Il est responsable et supervise la bonne exécution des opérations de maintenance
- Il est responsable de la conformité des aéronefs aux règles de navigabilité en vigueur
- Il signale dans les meilleurs délais, aux membres toute restriction affectant un aéronef et met en place les mesures appropriées.

4.7 Le responsable Administratif :

- Il assiste le représentant du DTO dans ses tâches administratives.
- Il facilite les échanges et supervise les outils de communication du CPS.
- Il participe à la gestion de l'archivage.

4.8 La Commission sécurité :

Sous l'autorité du représentant du DTO :

- Est animée par le RS et se réunit, en présentiel ou en visioconférence, sur demande d'un Responsable :(Représentant DTO, RS, CP, RP, RT, ...), au minimum 2 fois par an. Idéalement avant la tenue de l'assemblée générale et à la fin de saison des vols pour faire un point sur les constats et les orientations à envisagées.
- Se réunit à réception d'un constat de l'autorité ou la survenue d'un incident significatif ou d'un accident.
- Détermine les axes de progrès et les actions sécurité à mettre en œuvre.
- Assure l'examen des évènements sécurité notamment à travers la conception des REX.
- Analyse les constats et les observations adressés par l'autorité et élabore un plan d'action.
- Dirige et contrôle l'activité du Responsable Sécurité.

4.9 Les Commandants de bord :

Ils font partie intégrante de cette politique de sécurité et à ce titre chaque CDB est :

- Responsable de la sécurité du passager, de l'aéronef et de son environnement.
- Responsable de l'entreprise, la poursuite, l'interruption ou le déroulement d'un vol dans un souci permanent de sécurité des personnes et des biens.
- S'assure du respect de toutes les procédures opérationnelles.
- N'entreprend pas le vol s'il est dans l'incapacité d'exercer ses fonctions pour une raison quelconque (maladie, fatigue physique ou moral, consommation d'alcool ou de médicaments...)
- Signale, sans délai, tout danger, tout risque ou tout événement affectant ou risquant d'affecter la sécurité.
- Après le vol, s'assure de la bonne tenue et la bonne transmission des documents liés au vol et à l'aéronef.

4.10 Les stagiaires, élèves pilotes :

- Se conforment aux dispositions du présent document et du règlement intérieur.
- N'effectuent aucune opération pour laquelle ils ne sont pas formés ni autorisés.
- Doivent solliciter l'aide et les conseils des différents responsables ou pilotes expérimentés.
- Doivent signaler tout événement qui leur paraît être de nature à compromettre la sécurité.
- Doivent rester les acteurs de leur formation. A cette fin ils utilisent la check-list d'auto pointage (Annexe 6a : Check liste d'intégration des membres.) et renseignent l'outil GESASSO

4.11 Le chef de piste :

- S'assure du stockage des planeurs et des golfettes dans la raquette
- Supervise l'ailier à chaque décollage
- S'assure que la piste est dégagée le plus vite possible en organisant le retour des planeurs au starter ou au hangar
- S'assure de la bonne tenue de la planche

5 Mise en œuvre de la politique de sécurité :

5.1 Organisation :

- La politique de sécurité relève de la responsabilité du Représentant DTO.
- Elle est mise en œuvre par les différents acteurs ci-dessus en tenant compte du présent document intitulé : "Politique de sécurité du CPS".
- Ce document définit les orientations de l'association en matière de sécurité.
- Lors de l'assemblée générale, la politique sécurité actualisée est présentée.
 - o Elle fait état :
 - Du nombre d'évènements affectant le niveau de sécurité
 - Des constatations et observations émanant de l'autorité
 - De nombre de remontées (déclarations volontaires, Rex, GRESAC)
 - o Les orientations futures seront exposées.
 - o La version actualisée du document "politique de sécurité" est présentée aux membres de l'association.
 - o L'évolution ou la formalisation de certaines procédures s'il y a lieu.
 - o Les implications et conséquences sur comportements attendus de la part des différents acteurs.
- Le document sécurité du CPS est communiqué à chacun des membres par voie numérique, il est consultable sur la tablette de piste du club, sur le site du club et sous forme papier disponible dans le Classeur "club" se trouvant au starter.
- L'Assistant Administratif et le Responsable Sécurité du club veillent à ce que chacun des nouveaux membres du club ait connaissance du document. A cette fin, ils échangent avec eux sur les attendus des comportements sécuritaires à avoir au sein de l'activité.

5.2 Les Attendus :

- La mise en œuvre, par l'ensemble des membres de l'association, de la politique de sécurité définie par le présent document doit permettre la pratique du vol à voile avec une sécurité accrue de jour en jour.

6 Les RISQUES :

6.1 L'identification des risques :

Les différents responsables, ainsi que les pilotes, élèves pilotes, membres de l'association sont les plus disposés à détecter les points de faiblesse de notre organisation ou de nos procédures.

Ce constat concerne les risques permanents ou occasionnels (circonstances inhabituelles).

Il est donc indispensable que chacun s'implique dans cette détection des risques.

Une "liste des dangers potentiels" avec leur évaluation et leur atténuation est en cours de rédaction et sera ajoutée à ce document.

6.2 L'évaluation du risque :

L'évaluation du risque prend en compte sa gravité, sa probabilité d'occurrence, et sa fréquence.

Un tableau d'analyse des risques, dans le document "liste des dangers potentiels", permettra de définir un taux de criticité, par combinaison de la gravité et de la fréquence.

Après que le risque ait été caractérisé en termes de Gravité et Fréquence à l'aide des "indicateurs" précédents, la criticité peut alors être quantifiée. (Cf un tableau de criticité dans le document "liste des dangers potentiels")

6.3 L'Atténuation du risque :

La bonne évaluation des risques inhérents à notre pratique et notre aérodrome doivent nous conduire à une diminution de ce risque par l'application de mesures pratiques. (Cf un tableau d'actions en fonction de la criticité dans le document "liste des dangers potentiels").

Ces actions peuvent, en cas de circonstances exceptionnelles, en présence d'un risque majeur et en l'absence de mesures d'atténuation que l'activité soit purement et simplement annulée. (Exemple : phénomènes météo dangereux et non prévus...)

7 Remontée des informations et des événements concernant la sécurité :

7.1 Notion de culture juste :

“Culture juste” : 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.

S'il ne s'agit donc pas d'encourager une forme de délation mais de favoriser l'information “montante” des principaux intéressés en partant d'un principe : “L'erreur est humaine” il faut donc se donner les moyens de l'analyser et d'en éviter le retour.

7.2 Le dysfonctionnement :

Par dysfonctionnement il y a lieu de considérer une panne occasionnant une absence de fonctionnement ou un fonctionnement dégradé. Ce résultat pouvant provenir d'une erreur, d'une défaillance technique ou d'une mauvaise application d'une procédure. Un ensemble de dysfonctionnement tolérés et non traités peuvent conduire, par enchaînement, à l'accident. Il n'y a pas de conséquences corporelles

Il ne s'agit pas d'un incident ou d'un accident.

7.2.1 Traitement d'un dysfonctionnement

Plusieurs possibilités s'offrent à qui veut signaler un dysfonctionnement :

- Aviser directement le responsable concerné s'il est présent au club
- Envoyer un mail à la boîte aux lettres dédiée à la sécurité “securite@sensplaneur.fr”
- Utiliser le formulaire en ligne sur le site du CPS
- Signaler le dysfonctionnement par téléphone ou par mail à un des responsables du club, les coordonnées des responsables figurent en annexe 1.

Dans le cas d'une suspicion d'anomalie sur un aéronef, celui-ci ne peut être utilisé sans l'avis du responsable du jour, lequel, avisé de cette situation, après avoir pris les mesures pratiques utiles doit aviser l'ensemble des responsables du CPS. Il décide si nécessaires la suspension des vols dans l'attente de la prise en compte de l'anomalie par le RT.

7.3 L'INCIDENT :

Evènement imprévu, sans conséquence corporelle, pouvant influencer sur le bon déroulement des vols et occasionner des conséquences graves s'ils ne sont pas pris en compte. Un document "EN CAS D'INCIDENT" est à la disposition de tous sur le site du CPS <https://sensplaneur.fr/liens-utiles/>. Ce document explique l'attitude à avoir face à un incident.

7.3.1 *Traitement d'un incident*

Il est obligatoire d'aviser un responsable par les moyens les plus rapides :

Directement au responsable de l'activité du jour.

Utiliser la messagerie électronique

Utiliser le téléphone

Les coordonnées des responsables figurent en annexe 1

Utiliser le formulaire en ligne sur le site du CPS

Mais, il est indispensable de ne pas quitter le club sans avoir pu contacter un responsable et éventuellement appliqué ses directives.

En cas d'incident, le responsable avisé se doit d'alerter les autres responsables qui devront accuser réception de l'information.

7.4 L'ACCIDENT :

Evènement grave, avec de possible conséquences corporelles (blessures, décès) et entraînant de graves avaries au matériel. (Aéronefs et autres).

7.4.1 *Traitement d'un accident*

Les premiers témoins doivent appliquer la fiche réflexe annexe 2a. disponible dans le Classeur "Club" au starter.

7.5 DISPARITION D'UN AERONEF

7.5.1 *Traitement de la disparition d'un aéronef*

Appliquer fiche réflexe figure en annexe 2b disponible dans le Classeur "Club" au starter.

7.6 Cas particulier d'un planeur déclaré inapte au vol :

La consultation du carnet de vol, par le commandant de bord, préalablement à la préparation du vol est obligatoire afin de déceler une restriction éventuelle.

7.6.1 Traitement d'un planeur déclaré inapte au vol

Une restriction temporaire d'utilisation doit être signalée aux membres sur le panneau d'attribution des machines dans le hangar des planeurs.

De plus, une pancarte visible rappelant l'interdiction de vol sera placée en place pilote. Seul l'accord du RT permet son retrait.

7.7 LE RETOUR D'EXPERIENCE (REX) :

Le retour d'expérience est destiné à analyser les dysfonctionnements, incidents et accidents en prenant en compte les facteurs organisationnels, matériels et humains...

Le but étant de tirer des enseignements de ces différents événements

Les points à retenir sont les suivants :

- Le REX est traité de manière anonyme
- Le REX est à l'initiative du déclarant ou du CPS
- Le REX est géré par la commission sécurité animée par le RS
- Le REX a une finalité pédagogique, il ne doit pas imputer des responsabilités !
- Le REX pourra être initié par un formulaire en ligne sur le site du CPS ou par mail.

7.7.1 Traitement d'un REX

- Les REX traités par le CPS seront publiés au niveau local et/ou transmis au niveau fédéral.
- Les différents REX finalisés (locaux et fédéraux) seront transmis aux membres par voie informatique, et seront consultables sur la tablette de piste et sous forme papier dans le Classeur "Club" (Cf annexe 4a du présent document).
- Les REX les plus significatifs feront l'objet d'un affichage.

7.8 SIGNALEMENT DES EVENEMENTS A L'AUTORITE.

Concernant certains événements importants et indépendamment des mesures prises par le CPS et des REX publiés, doivent être signalés sous 72h à l'autorité via le système de notification ECCAIRS 2 (E2). Voir annexes 5a et 5b.

7.8.1 Traitement d'un évènement pouvant être important.

- La liste de ces évènements figure à l'annexe 5a du présent document.
- Le système de notification ECAIRS2 figure à l'annexe 5b.
- Un exemplaire version papier est disponible dans le Classeur "Club", il sert à recueillir les premiers éléments, la notification sera effectuée par le Responsable Sécurité du CPS à l'autorité après information de la commission sécurité.

8 FICHE DE GESTION DOCUMENTAIRE :

Intitulé :

“Politique de sécurité – Sens Planeur CPS”

Objet :

Description de l'organisation de la politique de sécurité au CPS

Justifications :

- Création du document
- Nécessité de formaliser les pratiques existantes et d'en assurer la traçabilité dans le cadre des mesures post-audit de la DSAC.

Edition du 24 octobre 2024 - version 0

REDACTEURS	VERIFICATEURS	APPROBATEUR
RP & CP : Luc LAMBLIN	RS : Rémy LECHELON DTO : Michel BROSSET	DTO : Michel BROSSET

9 ANNEXES :

9.1 Annexe 1a : Liste des Fonctions nominatives du CPS

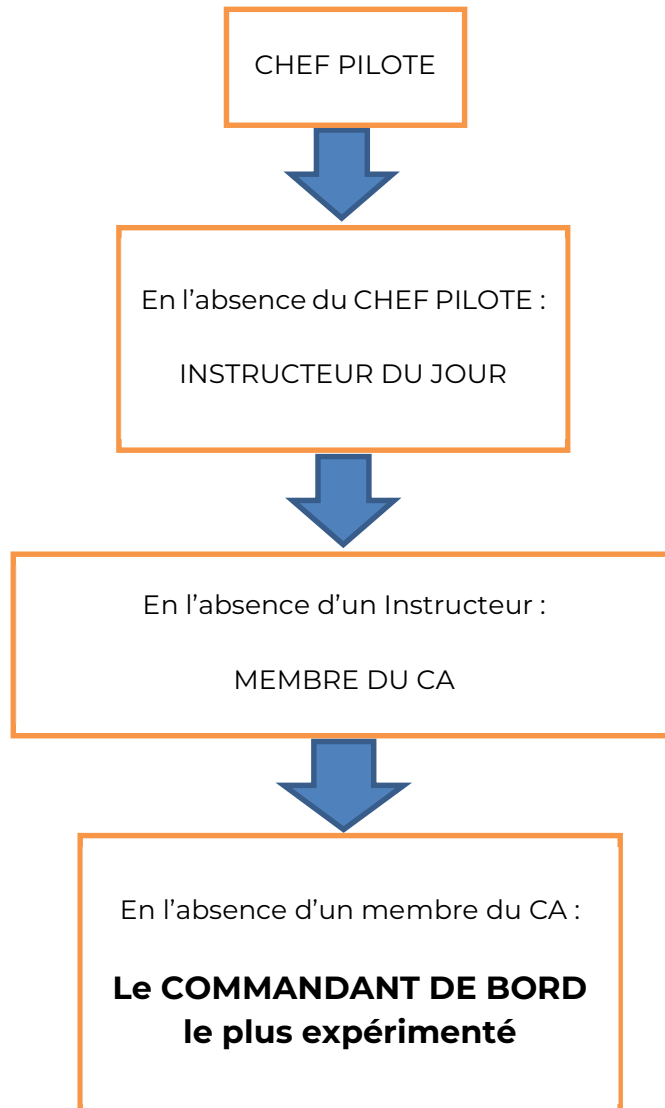
DTO	Michel BROSSET
RP	Luc LAMBLIN
RPa	Dominique BETTING
RPv	Hippolyte ROUSSEAU
CP	Luc LAMBLIN
RS	Rémy LECHELON
RT	Luc LAMBLIN
RA	Rémy LECHELON
FI (s)	Instructeurs du club

9.2 Annexe 1b : COMPOSITION de la COMMISSION SECURITE du CPS :

Rémy LECHELON
Michel BROSSET
Luc LAMBLIN
Dominique BETTING
Hippolyte ROUSSEAU

9.3 Annexe 1c : Conditions d'utilisation des moyens du CPS.

En application du Règlement Intérieur, l'activité aérienne du jour est sous l'autorité des responsables suivants :



9.4 Annexe 1d : Liste des coordonnées des responsables du CPS.

NOMS	TELEPHONE	ADRESSE MAIL
Michel BROSSET	06 85 63 39 38	brosset3@wanadoo.fr
Luc LAMBLIN	06 43 97 60 17	chefpilote@sensplaneur.fr
Hippolyte ROUSSEAU	06 05 00 04 75	hippo77@live.fr
Dominique BETTING	06 89 14 97 66	dominique.betting@hotmail.fr
Rémy LECHELON	06 76 77 83 76	remy.lechelon@hotmail.fr

9.5 Annexe 2a : Fiche réflexe accident

REFLEXE ACCIDENT

Protéger la zone de l'accident

- Eliminer les causes accidentogènes (périmètre de sécurité)
- Protéger la victime (éviter un regroupement de personnes)
- Ne pas déplacer ni effectuer des gestes susceptibles d'aggraver l'état de la victime (sauf danger imminent)

Prévenir les secours

Pompiers 18 ou Samu 15

- Nature de l'accident
- Etat de la victime
- Localisation (coordonnées GPS ?)
- Identité du SAMU/Pompiers
- Son numéro de téléphone Tél. :

Préparer l'arrivée des secours

- Ouverture des accès (plan d'organisation des secours affiché)
- Accueillir et guider les secours jusqu'au site

Une fois la victime prise en charge, prévenir :

- Président de l'aéro-club Tél. :
- Chef-pilote Tél. :
- Service de contrôle et gestion de la plate-forme (AFIS, directeur...) Tél. :
- Brigade de gendarmerie locale Tél. :
- DSAC-IR Tél. :
- BEA (Bureau d'enquêtes et d'analyse) Tél. :

A faire sous 48h00

- Assurances : ANEPVV, Air Courtage, autres...
- Notification CRESAG



FFVP
Vol en
Planeur

© FFVP / 2019

9.6 Annexe 2b : Fiche réflexe disparition de planeur

DISPARITION D'UN PLANEUR

Désigner un **coordonateur**, il notera toutes les actions menées avec leur horaire. Noter toutes les informations transmises par vos interlocuteurs : nom, coordonnées. N'oubliez pas de transmettre les vôtres.


1° Phase préliminaire d'alerte !
 Actions à mener dès qu'on suspecte qu'un planeur est manquant.
Renseigner le plus précisément possible la fiche type ci-jointe

LE PASSAGE À LA PHASE 2 PEUT SE FAIRE À TOUT MOMENT

- Faire relayer des demandes de position par les autres planeurs sur différentes fréquences et noter les réponses aux questions suivantes :
 « Avez-vous entendu le planeur XXXX sur la fréquence ? »
 « À quelle heure ? Où était-il ? Quelles étaient ses intentions ? »
- Tenter de joindre le pilote et le passager éventuel sur son téléphone portable, leur demander d'envoyer un report de position par SMS
- Essayer de localiser le planeur sur les sites et les applications de suivi de vol : OGN, KTRAX, Mistral, Flightradar24...
- Contacter les clubs/terrains/plateformes/bases ULM à proximité de l'itinéraire prévu par le pilote

2° Phase de lancement des recherches !

- Contacter l'Aeronautical Rescue Coordination Center (ARCC) de Lyon-Mont Verdun



- Fournir tous les renseignements de la fiche type -> envoi possible par mail rcclyon@gmail.com
- L'ARCC se chargera de coordonner les actions en contactant les différents acteurs et services compétents : contrôle aérien, gendarmerie, OGN, FLARM, préfecture, secours,...
- Informer le président _____
 et le chef-pilote du club _____

3° Fin de l'alerte !

- Le planeur est posé - L'équipage est sain et sauf : prévenir les personnes que vous aviez contactées pour mettre fin à l'alerte.
- Le planeur est retrouvé accidenté, appliquer les consignes de la fiche **Réflexe Accident**.

@FFVP-2025

DISPARITION D'UN PLANEUR

FICHE TYPE À RENSEIGNER AU PRÉALABLE

• Nombre de personnes à bord _____

• Nom et prénom du pilote _____

Numéro de téléphone portable _____

Téléphone à bord

• Nom et prénom du/des passager(s) _____

Numéro de téléphone portable _____

Téléphone à bord

• Type de planeur _____

• Couleur _____

• Immatriculation _____

Transpondeur à bord

Déclaration FLARM

Identification OGN

Balise SPOT

Code d'accès tracking SPOT _____

Balise COSPAS-SARSAT en 406 Mhz

Balise émettant en 406 Mhz ou
121.500

Logiciel tracking Skylines

Logiciel tracking Livetrack24

Oxygène

Parachute pyrotechnique

Batterie Lithium

Carburant

Trousse de secours

Moyens de signalisation

(Miroir/Stylo/Fusée éclairante/Lampe de poche)

@FFVP-2025

9.7 Annexe 3a : Fiche risques “décollage au remorquage”

Les risques liés aux décollages au remorquage sont traités dans le “Guide du pilote remorqueur” pages 36 à 55. Ce guide est disponible sur le site ATO CNVV à l'adresse : <https://www.ato.cnvv.net/logiciels/documents-de-reference/>

9.8 Annexe3b : Fiche risques “traversée des pistes”

Se référer au document se trouvant dans la rubrique “Sécurité : les indispensables” sur le site du CPS <https://sensplaneur.fr/liens-utiles/>

9.9 Annexe 3c : Fiche risques “concomitance d'exploitation de la plateforme”

Se référer au document se trouvant dans la rubrique “Sécurité : les indispensables” sur le site du CPS <https://sensplaneur.fr/liens-utiles/>

9.10 Annexe 4a : les fiches REX finalisées.

Les REX finalisés se trouvent à disposition des membres dans le Classeur “Club” dans le starter mobile

9.11 Annexe 4b : imprimés REX vierge à destination des déclarants.

Se référer au formulaire en ligne sur le site du CPS

9.12 Annexe 5a : Evènements devant faire l'objet d'une déclaration à la DSAC.

La liste des incidents à notifier se trouve définie par l'arrêté du 4 avril 2003 se trouvant à l'adresse : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000236331>

9.13 Annexe 5b : Système de notification ECCAIRS 2 (E2)

Les principes généraux de notification se trouvent sur le site de l'aviation civile à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/notifier-incident>

9.14 Annexe 6a : Check liste d'intégration des membres.

A l'arrivée d'un nouveau membre, il faudra s'assurer que les actions suivantes ont été réalisées (sans ordre particulier) :

- Prise de la licence (obligatoire avant le 1^{er} vol)
- Présentation de GESASSO
- Présentation de Smart Glide
- Présentation du site de Sens Planeur (en particulier de la page "Éléments de Sécurité")
- Inscription dans GIVAV
- Si élève ouverture formation dans GESASSO
- Envoi mail accueil (différents identifiants, adresses des sites et de la page sécurité)
- Présentation de la plateforme
- Présentation du maniement des Golfettes
- Présentation du rangement des planeurs dans le hangar
- Formation au rôle d'ailier
- Présentation de la tenue de la planche