



Fédération Française Aéronautique

AERO DIAGNOSTIC

UN OUTIL POUR EVALUER LES DANGERS

ET PREVENIR LES RISQUES

QU'EST-CE QU' AÉRO-DIAGNOSTIC ?

- C'EST UN OUTIL MIS A DISPOSITION DES PRESIDENTS D'AERO-CLUBS ET DE LEURS EQUIPES PAR LA [FFA](#)
- C'EST UN MOYEN PERMETTANT AUX CLUBS DE S'APPROPRIER UNE DÉMARCHE D'ANALYSE ET DE PRÉVENTION DES RISQUES SPÉCIFIQUE À LEUR ASSOCIATION
- C'EST UN CADRE PERMETTANT D'ELABORER UN PLAN D'ACTIONS

POURQUOI UN AÉRO-DIAGNOSTIC ?

- PARCE QUE NOMBRE DE PRÉSIDENTS SE SENTENT DÉMUNIS LORSQU'ILS VEULENT ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE UN PLAN D' ACTIONS
- PARCE QUE CHACUN N'EST PAS ROMPU AUX MÉTHODES SPÉCIFIQUES
- PARCE QUE LES MÉTHODES EXISTANTES SONT PEU ADAPTÉES À NOS STRUCTURES ASSOCIATIVES, ET À NOS PRATIQUES

POURQUOI UN AÉRO-DIAGNOSTIC ?

- PARCE QUE NOUS AVONS **BEAUCOUP (TROP) D'ACCIDENTS** , D'INCIDENTS ET DE DYSFONCTIONNEMENTS
- PARCE QUE TOUS CES ACCIDENTS INCIDENTS ET DYSFONCTIONNEMENTS AURAIENT PU ÊTRE ÉVITÉS
- PARCE QUE NOUS – DIRIGEANTS – AVONS UN **DEVOIR DE PRÉVENTION**
- **POUR LIMITER LE STRESS DE NOS PRÉSIDENTS**

QUOI FAIRE, ET COMMENT ?

- IDENTIFIER AU SEIN DU CLUB LES ÉCARTS
- DÉFINIR DES ACTIONS QUI AMÉLIORERONT RÉELLEMENT LE NIVEAU DE SÉCURITÉ ET LE DÉVELOPPEMENT DU CLUB
- DÉFINIR DES ACTIONS QUI AMÉLIORERONT DURABLEMENT LE NIVEAU DE SÉCURITÉ ET CONTRIBUERONT AU DÉVELOPPEMENT DE LA PREVENTION
- MESURER RÉGULIÈREMENT L'EFFICACITÉ DE CES ACTIONS

QUE FAUT-IL ÉVITER ?

- AÉRO-DIAGNOSTIC N'EST PAS UN OUTIL POUR ÉVALUER LE NIVEAU DE RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION !
- AÉRO-DIAGNOSTIC N'EST PAS UNE RÉÉCRITURE DE LA RÉGLEMENTATION
- AÉRO-DIAGNOSTIC N'EST PAS UN MOYEN DÉTOURNÉ PERMETTANT DE REGARDER « SOUS LES JUPES DES PRÉSIDENTS » !

ET SURTOUT :

- AÉRO-DIAGNOSTIC NE PEUT ÊTRE UTILISÉ QUE PAR DES PRÉSIDENTS DEMANDEURS ET VOLONTAIRES
- AÉRO-DIAGNOSTIC NE PEUT ÊTRE UTILISÉ QUE PAR DES PRÉSIDENTS QUI SE POSERONT OBJECTIVEMENT DES QUESTIONS, SANS COMPLAISANCE NI AUTOSATISFACTION

COMMENT IDENTIFIER LES ÉCARTS ?

- LE PRÉSIDENT – NÉCESSAIREMENT - ET SA GARDE RAPPROCHÉE S'IL LE SOUHAITE, VONT RÉPONDRE PAS À PAS À TOUTE UNE SÉRIE DE QUESTIONS EN RELATION AVEC LA SÉCURITÉ ET/OU LE FONCTIONNEMENT
- ILS VONT S'INTERROGER SUR CE QUI EST PERTINENT CHEZ EUX ET RÉPONDRE OBJECTIVEMENT
- ILS TRANSPOSERONT CERTAINES QUESTIONS AFIN DE LES ADAPTER À LEUR ENVIRONNEMENT SPÉCIFIQUE DE FAÇON À EN TIRER UN MAXIMUM DE PERTINENCE

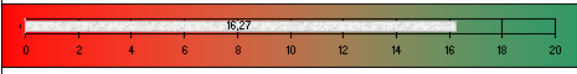
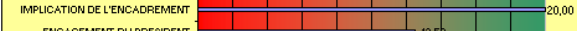
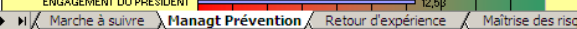
PAR EXEMPLE :

Microsoft Excel - 14 juil_V2

Echier Edition Affichage Insertion Format Outils Données Fenêtre 2 Tapez une question

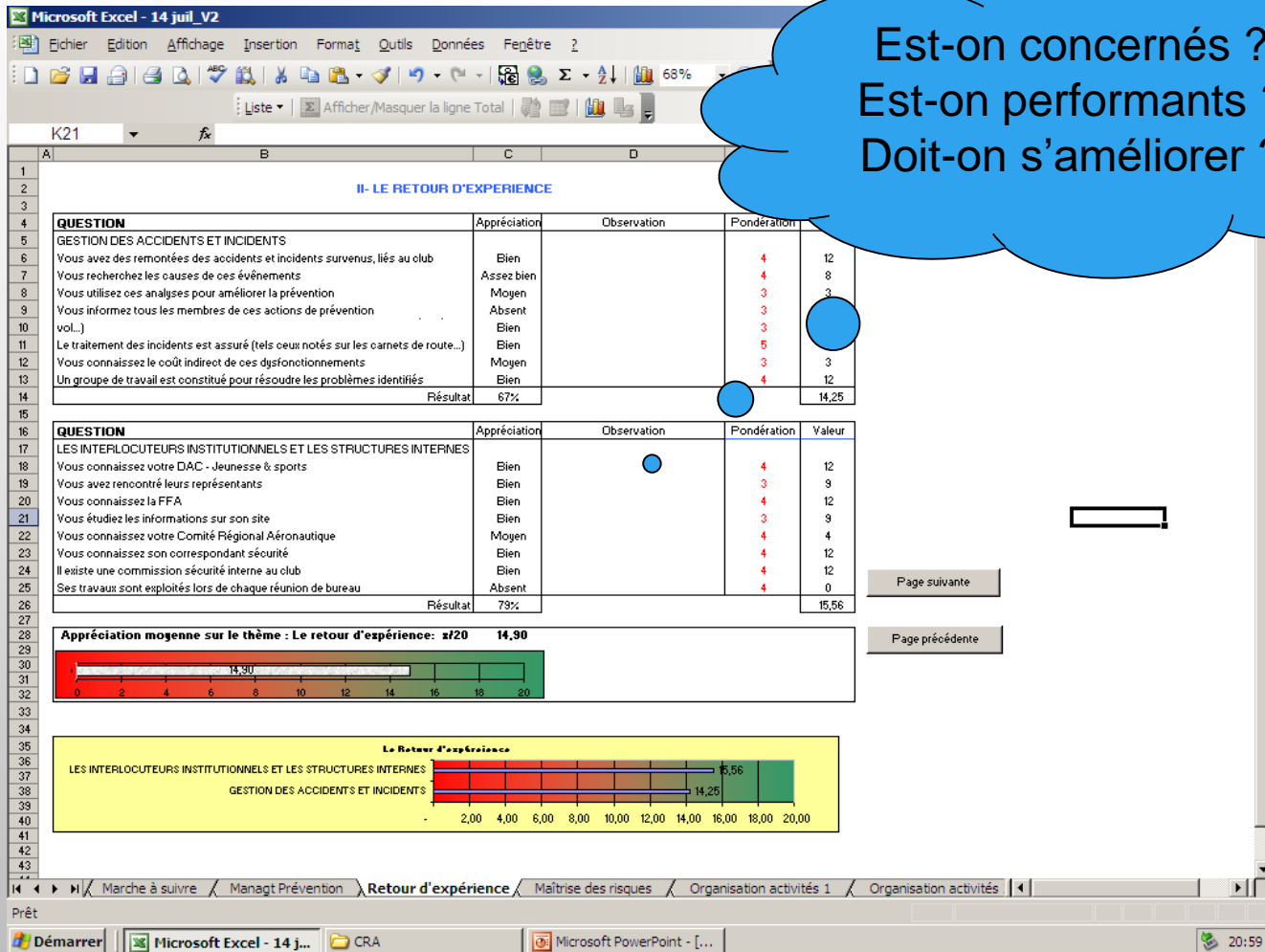
Liste Afficher/Masquer la ligne Total

K10

I- LE MANAGEMENT DE LA PREVENTION				
QUESTION	Appréciation	Observation	Pondération	Valeur
ENGAGEMENT DU PRESIDENT				
Il existe un engagement formalisé du Président, et connu de tous les membres	Absent		5	0
-Concrétisé par une "profession de foi"	Bien		4	12
-Formalisé avec réunions de sécurité périodiques	Bien		3	9
Les objectifs à atteindre sont définis	Moyen		5	5
Ils sont repris dans les informations communiquées aux membres	Assez bien		3	6
Le comportement sécurité du Président est exemplaire	Bien		5	15
Résultat	67%			12,53
IMPLICATION DE L'ENCADREMENT				
Un correspondant sécurité contribue à la démarche de prévention	Bien		4	12
Sa mission est écrite, et connue de tous les membres	Bien		3	9
Un chef pilote est chargé de la sécurité des vols	Sans objet		3	3
Des fiches de définitions de fonction sont élaborées pour tous les chargés de missions	Bien		3	9
Résultat	100%			20,00
Appréciation moyenne sur le thème : Le management de la prévention $\neq 20$ 16,27				
				
Le Management de la Prévention				
IMPLICATION DE L'ENCADREMENT				
ENGAGEMENT DU PRESIDENT				

PAR EXEMPLE :

Est-on concernés ?
Est-on performants ?
Doit-on s'améliorer ?



II- LE RETOUR D'EXPERIENCE

QUESTION	Appréciation	Observation	Pondération	Valeur
GESTION DES ACCIDENTS ET INCIDENTS				
Vous avez des remontées des accidents et incidents survenus, liés au club	Bien		4	12
Vous recherchez les causes de ces événements	Assez bien		4	8
Vous utilisez ces analyses pour améliorer la prévention	Moyen		3	3
Vous informez tous les membres de ces actions de prévention (vol...)	Absent		3	3
Le traitement des incidents est assuré (tels ceux notés sur les carnets de route...)	Bien		5	12
Vous connaissez le coût indirect de ces dysfonctionnements	Moyen		3	3
Un groupe de travail est constitué pour résoudre les problèmes identifiés	Bien		4	12
Résultat				67%
LES INTERLOCUTEURS INSTITUTIONNELS ET LES STRUCTURES INTERNES				
Vous connaissez votre DAC - Jeunesse & sports	Bien		4	12
Vous avez rencontré leurs représentants	Bien		3	9
Vous connaissez la FFA	Bien		4	12
Vous étudiez les informations sur son site	Bien		3	9
Vous connaissez votre Comité Régional Aéronautique	Moyen		4	4
Vous connaissez son correspondant sécurité	Bien		4	12
Il existe une commission sécurité interne au club	Bien		4	12
Ses travaux sont exploités lors de chaque réunion de bureau	Absent		4	0
Résultat				79%

Appréciation moyenne sur le thème : Le retour d'expérience: \bar{x} 20 14,90

Le Retour d'expérience

LES INTERLOCUTEURS INSTITUTIONNELS ET LES STRUCTURES INTERNES 15,56

GESTION DES ACCIDENTS ET INCIDENTS 14,25

DOUZE THÈMES VOUS SONT PROPOSÉS



- I. LE MANAGEMENT DE LA PREVENTION
- II. LE RETOUR D'EXPERIENCE
- III. LA MAITRISE DES RISQUES
- IV. L'ORGANISATION DES ACTIVITES 1&2
- V. LA FORMATION
- VI. LA MISE A DISPOSITION DES AVIONS 1&2
- VII. L'ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS
- VIII LE PLAN D'ACTIONS
- IX . LE FONCTIONNEMENT DE LA STRUCTURE
- X. LES ACTIONS ORGANISEES
- XI. ETRE DT O 1&2
- XII. LA COMMUNICATION

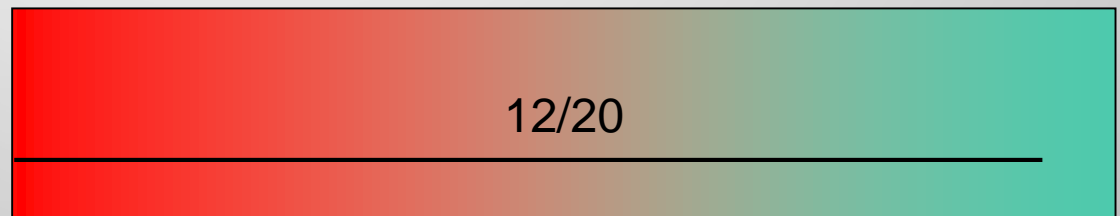
La présentation de principe de chaque thème est placée en fin de ce montage

Ce PPT est un support de présentation

Les seules questions à utiliser sont dans l'outil Aéro-diagnostic Excel

NOTATION !

- LE PRINCIPE DE LA NOTATION A ÉTÉ RETENU, AFIN DE PERMETTRE AUX UTILISATEURS DE DISTINGUER LES ECARTS PAR THÈME
- LES QUESTIONS SONT AFFECTÉES DE COEFFICIENTS DE PONDÉRATION POUR DISTINGUER LES ÉLÉMENTS LES PLUS IMPORTANTS



DE L'ÉVALUATION À L'ACTION

- LE PRÉSIDENT CONSTITUE UN GROUPE DE TRAVAIL
QU'IL ANIME POUR :
 - IDENTIFIER LES ÉCARTS QUI APPARAISSENT
 - DÉFINIR DES ACTIONS DE PREVENTION PERTINENTES POUR CHACUN
 - HIÉRARCHISER LES PRIORITÉS
 - RETENIR UN CERTAIN NOMBRE D'ÉCARTS À RÉDUIRE AU PLUS TÔT
 - **ÉLABORER UN PLAN D' ACTIONS** ET LE METTRE EN ŒUVRE

A PROPOS DU PLAN D' ACTIONS

I- IDENTIFICATION DES ÉCARTS

- Des écarts apparemment non significatifs peuvent se conjuguer pour concourir à l'accident
- Tous les écarts doivent donc être ANALYSES

Exemple : Le pilote ouvre avec difficulté les portes en mauvais état du hangar, et se coince les doigts. Pressé par ses passagers, il part en vol avec un avion qu'il connaît peu, car il n'avait pas été informé de l'indisponibilité de celui prévu.

La météo qu'il n'a pu réactualiser au club car il ne sait pas utiliser le nouveau système informatique se dégrade rapidement, et il atterrit avec une visibilité médiocre.

Sa main le fait souffrir, il manque l'arrondi et « tape très fort »

Il ne sait pas s'il doit signaler ces ennuis successifs, et décide de ne rien dire.

Six éléments font l'objet de questions dans Aéro-Diagnostic. Etes-vous sûr qu'aucun ne peut vous concerner ?

PRATIQUEMENT

Si vous rencontrez des difficultés pour ouvrir Aérodiagnostic Excel, validez « la conversion de dessin a échoué » autant de fois que nécessaire

- **OUVREZ AÉRO DIAGNOSTIC (EXCEL)**
- **ACTIVEZ LES MACRO**
- **VOUS POUVEZ REMPLIR « RÉFÉRENCEMENT » SI VOUS SOUHAITEZ IMPRIMER LES DOCUMENTS**
- **OUVREZ L'ONGLET ET RÉPONDEZ À CHAQUE QUESTION**
 - **EN RÉPONDANT PAR A/M/AB/B/SO**
 - **ABSENT (ON ESTIME QUE RIEN N'EST FAIT)**
 - **MOYEN (BEAUCOUP RESTE À FAIRE)**
 - **ASSEZ BIEN (C'EST FAIT, MAIS PAS ENCORE PARFAIT)**
 - **BIEN (ON CONSIDÈRE QUE L'OBJECTIF EST ATTEINT)**
 - **SANS OBJET (LA RUBRIQUE N'EST PAS APPLICABLE À NOTRE CLUB)**
- **CLIQUER SUR « PAGE SUIVANTE » POUR CHANGER DE PAGE**
- **QUAND VOUS ARRIVEZ À LA DERNIÈRE PAGE, VOUS POUVEZ ÉTUDIER LES RÉSULTATS DANS BILAN**

VOUS POURREZ ENSUITE ENTREPRENDRE L'ÉLABORATION D'UN PLAN D' ACTIONS.

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

I. LE MANAGEMENT DE LA PREVENTION

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p>Existence d'un engagement formalisé du Président, et intégré dans la « Politique de Sécurité »</p>	<p><i>L'engagement réel et formalisé du Président est indispensable. Il peut être intégré à la Politique de Sécurité, ou rédigé séparément.</i></p>
	<p><i>Imaginez un écrit sous la forme : Je soussigné XXX m'engage à ...afin de...</i></p>
<p>Concept prenant en compte le travail au sein d'une structure associative. Chargés de mission « moteurs »</p>	<p><i>Faire au mieux « courir toute la classe en même temps » !</i></p>
<p>« Comportement Sécurité » EXEMPLAIRE du Président</p>	<p><i>Montrer le bon exemple est une base du management. Un nouvel adhérent va calquer ses comportements sur ceux observés, notamment de l'encadrement</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

II. LE RETOUR D'EXPERIENCE

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p>Remontée des accidents et incidents survenus liés aux clubs</p>	<p><i>Il y en a de nombreux chaque année, mais sont-ils identifiés comme tels (ouverture partielle d'une verrière en vol, écart significatif sur la quantité de carburant disponible, passager qui tombe sur le volet.)</i></p>
<p>Connaissance des points forts et des points faibles</p>	<p><i>Résultats des analyses et actions précédentes à prendre en compte dans la mise en oeuvre de la politique de sécurité</i></p>
<p>Fonctionnement et efficacité du retour d'expérience</p>	<p><i>Ce retour est-il instauré, pratiqué, efficace ? Les cadres montrent-ils l'exemple ?</i></p>
<p>Confidentialité</p>	<p><i>Est-ce qu'elle existe, et est-elle respectée ?</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

III. LA MAITRISE DES RISQUES

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p>Le club a établi une liste des principaux risques liés à ses activités, souvent appelés risques potentiels ?</p>	<p><i>C'est l'esprit de Aérodiagnostic, qui doit être actualisé régulièrement.</i></p>
<p>Les mesures de prévention retenues par le club sont-elles respectées ?</p>	<p><i>Respectées par tous ? Respect vérifié (avoir écrit une mesure n'est pas suffisant, elle doit être suivie)</i></p>
<p>L'attitude des pilotes envers la prévention est-elle satisfaisante ?</p>	<p><i>Le résultat est-il à la hauteur des besoins identifiés ? De mauvais résultats constituent l'identification de certains risques</i></p>

QUESTIONS ET COMMENTAIRES :

IV. L'ORGANISATION DES ACTIVITES

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p>Les dispositions « statutaires » sont-elles mises en oeuvre et d'actualité</p>	<p><i>S'interroger régulièrement sur l'adéquation et la mise en oeuvre réelle des règles définissant le modèle associatif</i></p>
<p>Les membres ont-ils une bonne connaissance de ces règles</p>	<p><i>Une explication et des rappels sont souvent nécessaires</i></p>
<p>L'adhésion intègre-t-elle présentation et explication du fonctionnement associatif du club</p>	<p><i>Comment l'intégration des nouveaux adhérents est-elle organisée et suivie ?</i></p>
<p>L'accès au pilotage fait-il l'objet d'une présentation précise et actualisée ?</p>	<p><i>Beaucoup d'informations sont nécessaires, et évoluent constamment. Ces infos sont-elles apportées par une personne compétente ? Un support est-il remis ?</i></p>
<p>Le partage des frais de vols est-il développé dans le club ?</p>	<p><i>Les mesures de prévention spécifiques sont-elles mises en oeuvre ?</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

V. LA FORMATION

Question ou piste de réflexion	Commentaire
Les contenus de formation sont-ils approuvés, et intègrent-ils pratiquement les concepts de CBT et de TEM	<i>Parcourir un dossier de progression est un bon moyen pour évaluer ces dispositions</i>
Tous les instructeurs du club utilisent-ils le même cursus ?	<i>Important pour faciliter l'appropriation de compétences par les élèves</i>
Le maintien du niveau de compétence pour tous les pilotes est-il assuré ?	<i>Fait-il l'objet d'une organisation et d'une harmonisation ?</i>
Le suivi et l'archivage de toutes les formations est-il assuré ?	<i>Quelles traces le club a-t-il décidé de conserver ?</i>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

VI. LA MISE A DISPOSITION DES AVIONS

Question ou piste de réflexion	Commentaire
Les avions sont-ils adaptés aux activités et pratiques	<i>Question générale, mais, formation et évolution de l'environnement évoluant, directement liée à la sécurité.</i>
Réservation d'avions efficace, respect des créneaux, et gestion des indisponibilités	<i>Disposer de l'avion prévu, à l'heure dite c'est bien débuter un vol sûr. Quels moyens sont-ils prévus pour cela ?</i>
La maintenance est-elle satisfaisante ?	<i>Donc anticipée, et actualisée en fonction de besoins identifiés</i>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

VII. L'ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p>Les procédures à appliquer en cas d'accident sont-elles connues ?</p>	<p><i>Accident sur le terrain (y compris circulations spécifiques, appels..) et hors AD</i> <i>Incendie</i></p>
<p>Les risques liés aux produits dangereux sont-ils étudiés et prévenus</p>	<p><i>Essence évidemment, et tous les produits accessibles aux adhérents (identification, usage..)</i></p>
<p>Les risques liés aux circulations sont-ils analysés et prévenus</p>	<p><i>Tous déplacements et croisement de flux entre les avions (en vue de vol, ou autres), où avec divers véhicules....</i> <i>Circulations entre véhicules dans l'emprise du club..</i></p>
<p>Les risques liés à l'environnement</p>	<p><i>Réflexion globale, l'environnement pouvant présenter des dangers spécifiques, et les avions pouvant générer des nuisances.</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

VIII. LE PLAN D' ACTIONS

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p>Est-ce que le club a réalisé un Plan d'actions ?</p>	<p><i>Pour garantir les actions de prévention, il est indispensable de les écrire</i></p>
<p>Les personnes en charge des actions sont-elles définies ?</p>	<p><i>Quelle action, quelle délai, qui en a la charge ?</i></p>
<p>Est-ce que le Plan d'Actions est régulièrement actualisé ?</p>	<p><i>Et étudié au moins lors de chaque réunion du Conseil d'Administration</i></p>
<p>Le Plan d'Actions est-il archivé ?</p>	<p><i>Il est nécessaire de conserver un trace de la mise en oeuvre de la Politique de Sécurité</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

IX. LE FONCTIONNEMENT DE LA STRUCTURE

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p style="text-align: center;">Le fonctionnement de la structure associative est-il satisfaisant (Bureau – CD)</p>	<p style="text-align: center;"><i>Les fonctions des élus et chargés de missions sont-elles assurées de manière efficace et adaptée ?</i></p>
<p style="text-align: center;">Les assurances requises sont-elles souscrites et satisfaisantes (adaptée, actualisées, suivies)</p>	<p style="text-align: center;"><i>Une personne compétente est-elle chargée de ce suivi.</i></p>
<p style="text-align: center;">Le fonctionnement de la plate-forme est-il satisfaisant pour le club ?</p>	<p style="text-align: center;"><i>Co-activités – Notams..</i></p>
<p style="text-align: center;">Des mesures exceptionnelles sont-elles prises lors d’actions exceptionnelles ?</p>	<p style="text-align: center;"><i>Par exemple co-activités aériennes inhabituelles Information adaptée des adhérents</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

X.LES ACTIONS ORGANISEES

Question ou piste de réflexion	Commentaire
<p>Les actions initiées par la FFA sont-elles relayées par le club</p>	<p><i>Notamment locales (Portes Ouvertes, Jour le plus long, Vols de nuit..) ou nationales (TAJP..)</i></p>
<p>La pratique des sports aériens est-elle encouragée ?</p>	<p><i>Pratiques relayées par les CRA, afin d'en faciliter l'accès</i></p>
<p>L'accès au pilotage par les jeunes est-il encouragé</p>	<p><i>Formations au BIA Bourses fédérales Jeunes ailes Sollicitation d'aides régionales...</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

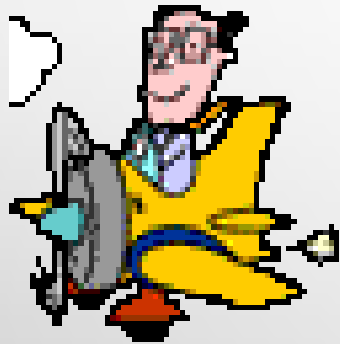
XI. ETRE D T O

Question ou piste de réflexion	Commentaire
Déclaration et encadrement	<p><i>La structure de formation est DTO, et dispose de l'encadrement requis. Elle se tient informée de l'évolution réglementaire</i></p>
Politique de sécurité	<p><i>La Politique de Sécurité est définie, déclarée et suivie. Elle respecte au moins les exigences liées au DTO</i></p>
Formation	<p><i>Les contenus de formation sont agréés par l'autorité et mis en oeuvre par tous les formateurs</i></p>
Archivage	<p><i>Le DTO archive l'ensemble des documents nécessaires pour le suivi</i></p>

QUESTIONS & COMMENTAIRES :

XII. COMMUNICATION

Question ou piste de réflexion	Commentaire
Auprès des adhérents	<i>Et aux conditions d'environnement (piste, pratiques.). Leur équipement et leur aménagement sont adaptés;</i>
Promotion	<i>Comme pour l'instruction, s'ils ne sont pas adaptés, ils sont peu et/ou mal utilisés.</i>
Les accessoires requis pour la mise en œuvre sont disponibles	<i>Ne pas passer à côté de solutions simples. Il est des situations de stress faciles à limiter (béquilles, purgeurs, baudriers, gilets de sauvetage, ancrages adaptés..)</i>
Les accessoires requis pour le pilotage et le voyage sont disponibles	
Les clés sont accessibles aux seuls pilotes autorisés	<i>Non obligatoire sous cette forme, voici une disposition de prévention dont il convient d'étudier l'opportunité au club</i>
Les hangars sont adaptés	<i>Pouvoir sortir et ranger facilement son avion limite certains écarts (heurts, avion dehors)</i>



**IL FAUDRA QUELQUEFOIS CONVAINCRE
MAIS VOUS AVEZ PRIS LE BON CAP
ET LES RESULTATS SONT TOUJOURS POSITIFS**