

# Bilan Aérodiagnostic 2016

## 1- Méthode utilisée et résultats globaux

### 1-1 Contexte

L'Aérodiagnostic a été mené suivant le principe proposé par la Fédération Française Aéronautique. Cependant, des adaptations ont été apportées pour des raisons pratiques :

- La réunion « d'experts » a été remplacée par le renseignement du questionnaire par les personnes pressenties.
- Les notes données individuellement ont ensuite été moyennées et arrondies à l'entier le plus proche pour être exploitées par l'outil de la FFA.
- Certaines questions ont été modifiées pour être plus pertinentes (exemple : « les procédures ... sont communiquées aux pilotes » au lieu de « les procédures sont connues des pilotes »).
- D'autres n'ont pas été considérées et donc notées « sans objet », parce que couvertes par ailleurs.

Les membres du club qui ont été sollicités sont les suivants :

- Le président
- L'animateur CISOA
- Le directeur
- Le responsable infrastructure
- Un pilote expérimenté en voyages
- Un instructeur FI
- Le responsable mécanique

Par rapport à ce qui avait été identifié, il manque :

- Le chef pilote
- Un élève pilote
- Un jeune breveté de moins de 3 ans
- Un chargé de cours théoriques
- Un membre en charge des baptêmes de l'air
- Le correspondant pour la FFA et CRA16

Bien qu'incomplet, l'échantillon est considéré suffisant pour une mise en place du procédé.

### 1-2 Conclusion générale préliminaire

Après une rapide exploitation, il apparaît que les points qui dégradent les notes résultants de l'application de l'Aérodiagnostic sont majoritairement liés à implantation du SGS à l'ACAT qui débute seulement.

Ce parcours démontre aussi de nombreux points forts qu'il faudra conserver par la suite.

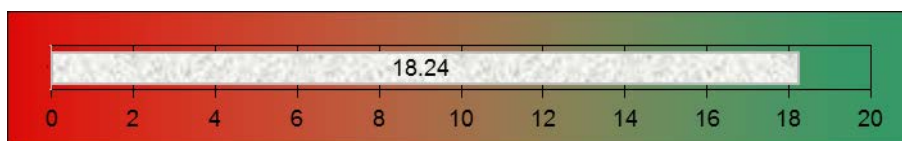
Une exploitation plus approfondie sera nécessaire pour établir un plan d'action, comme indiqué dans le principe de l'Aérodiagnostic. Elle pourra éventuellement déboucher également sur une conclusion modifiée par rapport à celle du présent document.

L'édition 01 de ce document est diffusée aux membres de la CISOA ainsi qu'aux personnes sollicitées dans l'application de l'Aérodiagnostic.

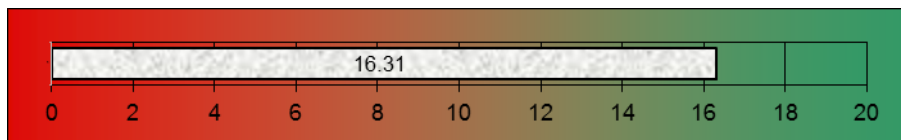
## 1-3 Résultats globaux

Le bilan ci-dessous donne le résultat global par rubrique.  
Pour le détail des points ayant significativement influencé la note correspondante, se reporter au paragraphe 2.

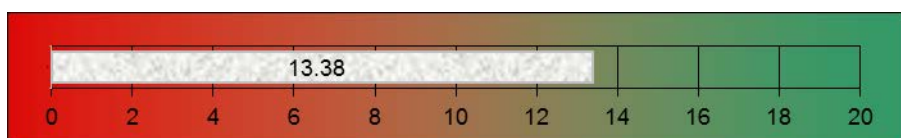
**Management de la prévention**



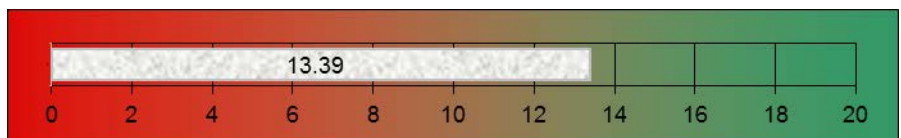
**Retour d'expérience**



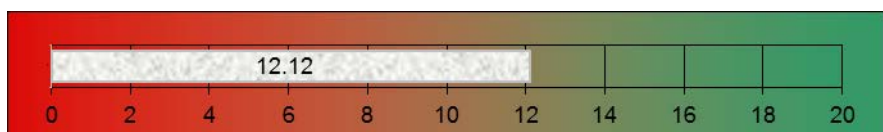
**Maitrise des risques**



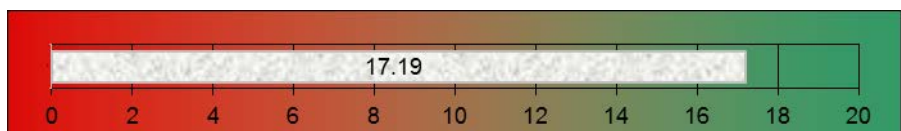
**Organisation des activités**



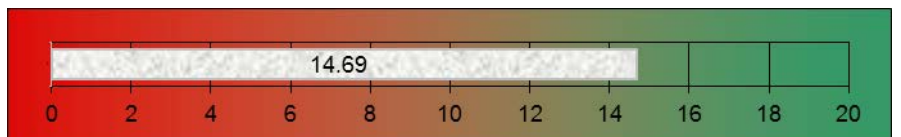
**Formation**



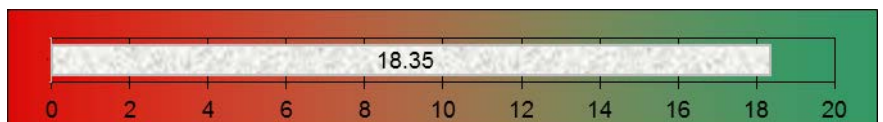
**Mise à disposition des avions**



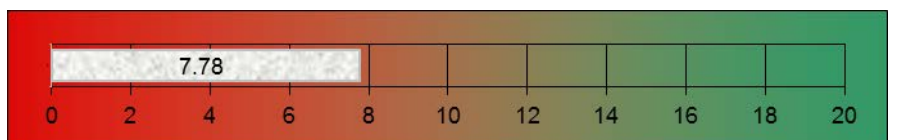
**Environnement et secours**



**Aéroclub affilié**



**Plan d'action**

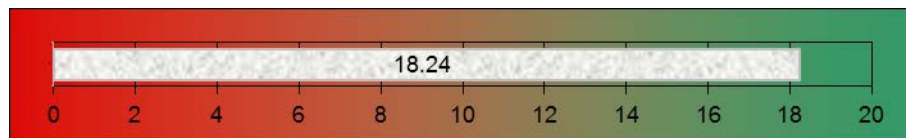


## 2- Résultats interprétés

Ce paragraphe analyse succinctement les points ayant significativement influencé la note correspondante, par rubrique.

Il peut servir de base pour l'élaboration du plan d'action.

### 2-1- Management de la prévention



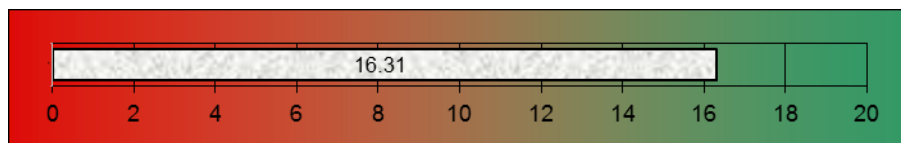
L'évaluation du management de la prévention se fait sur deux sujets, à poids égal:

- L'encadrement, évaluée à 20/20,
- L'implication de l'encadrement, évalué à 16.47/20.

L'engagement formel du président et l'existence d'une commission sécurité avec les aspects liés (correspondant sécurité prévention, responsable pédagogique, parties prenantes) sont bien perçus et expliquent cette forte note.

Cependant, il semble qu'une communication/formalisation supplémentaire sur le correspondant sécurité prévention et le responsable pédagogique peut encore relever la note pour l'implication de l'encadrement.

### 2-2- Le retour d'expérience

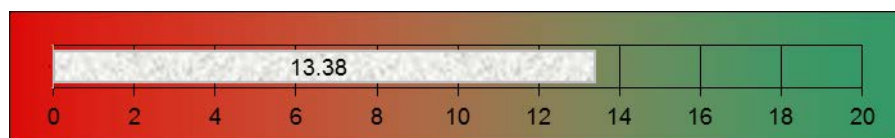


L'évaluation du retour d'expérience se fait sur deux sujets, à poids égal:

- La gestion des accidents et incidents, évaluée à 17.33/20,
- L'analyse des dysfonctionnements, évalué à 15.28/20.

Dans les deux cas, les points susceptibles d'être améliorés semblent être la remontée des événements d'une part et la redescende des analyses vers les pilotes d'autre part. Cela peut s'expliquer par la « jeunesse » de la mise en place du procédé de retour d'expérience à l'ACAT.

### 2-3- La maîtrise des risques



L'évaluation du retour d'expérience se fait sur trois sujets, à poids égal:

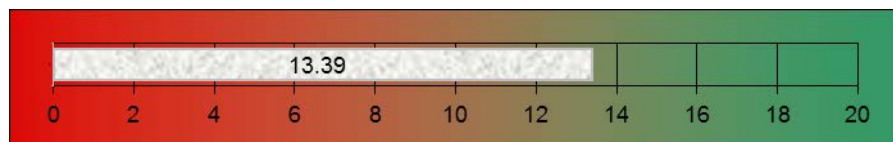
- Analyse de risques, évalué à 11.90/20,
- Application sur la plate-forme, évalué à 12.50/20,
- Perception des risques par les pilotes, évalué à 15.73/20.

Les points de l'analyse de risque traitent de la démarche type Aerodiagnostic. Il est logique de trouver une évaluation faible, compte tenu que la démarche n'est pas encore en place à l'ACAT.

Les points de l'application sur la plate-forme ont été adaptés à l'ACAT, mais manquent peut-être de clarté. Cependant, le fait que des moyens limitent la mise en œuvre des avions aux personnes autorisées est un point fort du sujet.

Les points qui pénalisent la note de la perception des risques sont principalement liés à la remontée d'information par les pilotes ainsi que leur participation à l'amélioration du dispositif. Ces points sont à rapprocher des rubriques retour d'expérience et plan d'action.

## 2-4- L'organisation des activités



L'évaluation de l'organisation des activités se fait sur cinq sujets, à poids égal:

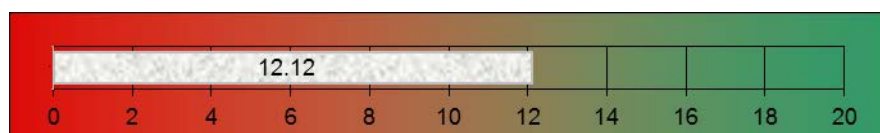
- La structure ATO, évaluée à 5.81/20,
- L'organisation de la formation initiale, évaluée à 18.70/20,
- L'organisation de l'utilisation des avions par les pilotes, évaluée à 17.04/20,
- L'organisation d'actions pour les pilotes, évaluée à 10.71/20,
- Les baptêmes de l'air et journées portes ouvertes, évalués à 14.67/20.

La structure ATO pénalise évidemment la note globale. Ceci s'explique par le fait que la démarche ATO n'est pas encore complète à l'ACAT.

L'autre contributeur est l'organisation d'actions pour les pilotes: si la prise en main d'un nouvel avion, l'information sur l'évolution de l'instrumentation et sur la réglementation sont jugées satisfaisantes, l'encouragement à pratiquer la voltige, le rallye aérien ou le pilotage de précision ne semble pas suffisant. Il faut noter que la pondération pour le rallye aérien ou le pilotage de précision est la même que pour, par exemple, la prise en main d'un nouvel avion, ce qui est peut-être excessif.

A noter le diagnostic très positif sur la formation initiale et l'utilisation des avions.

## 2-5- Formation



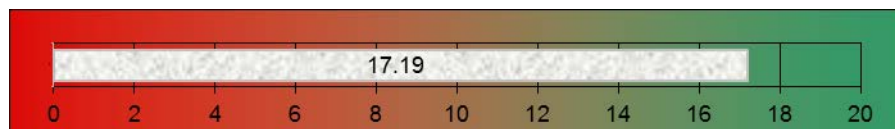
L'évaluation de la formation se fait sur trois sujets, à poids égal:

- La formation initiale des pilotes, évaluée à 13.33/20,
- Le recyclage et suivi des brevetés, évalué à 14.76/20,
- Le perfectionnement, évalué à 8.25/20.

Le perfectionnement dégrade la note pour la formation, mais il faut relativiser car il inclut la formation au VFR de nuit et la capacité de la plate-forme au VFR de nuit avec un coefficient supérieur à celui, par exemple, de l'organisation de vols de mise en garde.

La formation initiale est très homogène, toutes les questions s'y rapportant donnant la même évaluation que le résultat global, ce qui peut être considéré comme une bonne homogénéité dans son traitement.

## 2-6- Mise à disposition des avions



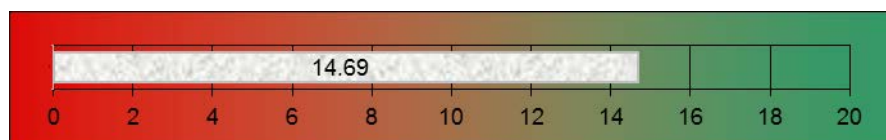
L'évaluation de la mise à disposition des avions se fait sur quatre sujets, à poids égal:

- L'adéquation des avions destinés à l'instruction, évaluée à 18.15/20,
- L'adéquation des avions de voyage, évaluée à 17.78/20,
- La disponibilité et adéquation des accessoires liés aux avions, évalués à 15.64/20,
- L'atelier et la maintenance, évalués à 18.85/20.

*Moyenne calculée : 17.6 et non 17.19.*

La disponibilité et l'adéquation des accessoires liés aux avions pâtissent d'un résultat moyen sur la disponibilité des casques et kit d'amarrage et de la non disponibilité de marques au sol pour parquer les avions dans le hangar.

## 2-7- Environnement et secours



L'évaluation de l'environnement et des secours se fait sur cinq sujets, à poids égal:

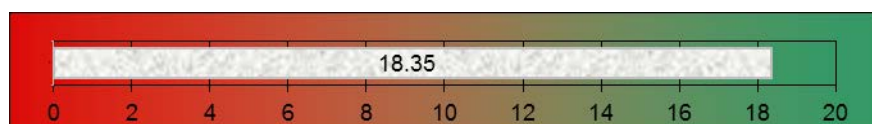
- Les procédures en cas d'incendie, évaluées à 12.22/20,
- Les procédures en cas d'accident, évaluées à 14.81/20,
- Les produits dangereux, évalués à 13.97/20,
- Les nuisances environnementales, évaluées à 17.78/20,
- Les circulations, évaluées à 14.67/20.

La note des procédures en cas d'incendie est pénalisée par la formations des pilotes à utiliser les extincteurs ainsi que la présence de ces derniers dans les avions, qui semblent insuffisantes.

D'après ce diagnostic, les procédure en cas d'accident bénéficieraient d'une incitation des pilotes à devenir secouristes.

Au vu du résultat sur les produits dangereux, le choix des produits et leur stockage semblent être des points à améliorer.

## 2-8- Aéroclub affilié

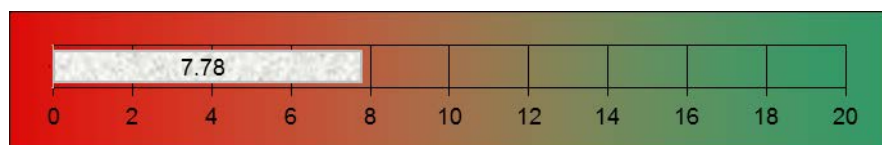


L'évaluation de l'affiliation de l'aéroclub se fait sur deux sujets, à poids égal:

- La structure associative, évaluée à 19.24/20,
- Les relations avec les instances fédérales, évaluées à 17.46/20.

Le résultat concernant la structure associative peut surprendre quand on voit que les questions se rapportent principalement au SGS, qui n'est pas encore implémenté à l'ACAT.

## 2-9- Plan d'action



S'il est perçu qu'un plan d'action (ou équivalent) existe, ce qui en découle : sa formalisation, les analyses, la prise en charge des actions, son actualisation et les investissements résultants sont perçus comme moyen – la plus faible note (=1).

C'est ce qui plombe le résultat. Une tentative d'explication est que le SGS n'est pas encore en place à l'ACAT. Dans cette optique, le résultat est logique.

---.---