

AERO DIAGNOSTIC

Un outil
de prévention

Qu'est-ce qu'Aéro Diagnostic ?

- ◆ C'est un outil conçu pour les dirigeants d'aéro-clubs et leurs équipes, et mis à leur disposition
- ◆ C'est un moyen permettant aux clubs de s'approprier une démarche de prévention spécifique à leur association
- ◆ C'est une porte d'accès à une culture sécurité

Aéro – Diagnostic Actualisation 2015

- ◆ Si vous connaissez déjà Aéro - diagnostic :
 - ◆ En 2015 deux versions sont à votre disposition :
 - ◆ Aérodiagnostic SGS limité à la sécurité
 - ◆ Aérodiagnostic « présidents » demandé par certains présidents qui souhaitent faire un point général
 - ◆ Remarque : Certaines questions ou certains termes sont en **couleur bleue** quand ils ne sont à prendre en compte qu'au sein de **clubs A T O**
- Aérodiagnostic FI a été retiré en attendant l'évolution des dispositions liées aux ATO

Pourquoi un Aéro Diagnostic ?

- ◆ Parce que nombre de Présidents se sentent démunis lorsqu'ils veulent identifier puis mettre en œuvre des actions de prévention
- ◆ 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 et d'incidents
- ◆ Parce que tous ces accidents et incidents 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
- ◆ Définir des actions qui amélioreront durablement le niveau de sécurité
- ◆ 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 Dirigeants demandeurs et volontaires
- ◆ Aéro-diagnostic ne peut être utilisé que par des Dirigeants qui se poseront objectivement des questions, sans complaisance ni autosatisfaction

Comment identifier les écarts ?

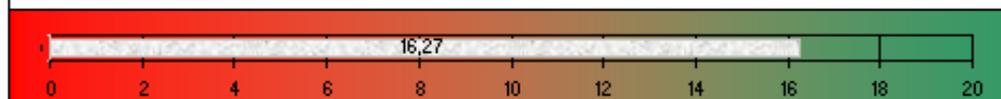
- ◆ Le Président (DR) - nécessairement - et sa garde rapprochée s'il le souhaite, vont répondre pas à pas à toute une série de questions en relation avec la prévention et le management
- ◆ Ils vont se demander ce qui est pertinent chez eux et répondre objectivement
- ◆ Ils transposeront certaines questions afin de les adapter à leur environnement spécifique de façon à en tirer un maximum de profit

Par exemple :

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

QUESTION	Appréciation	Observation	Pondération	Valeur
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	
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 z/20 16,27

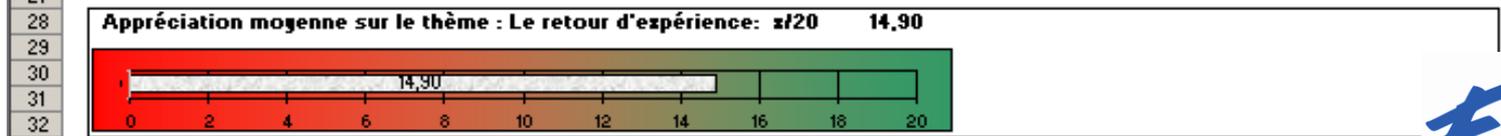


Par exemple :

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

QUESTION	Appréciation		
GESTION DES ACCIDENTS ET INCIDENTS			
Vous avez des remontées des accidents et incidents survenus, liés au club	Bien		
Vous recherchez les causes de ces événements	Assez bien		
Vous utilisez ces analyses pour améliorer la prévention	Moyen		
Vous informez tous les membres de ces actions de prévention (vol...)	Absent		
Le traitement des incidents est assuré (tels ceux notés sur les carnets de route...)	Bien	5	15
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%		14,25

QUESTION	Appréciation	Observation	Pondération	Valeur
LES INTERLOCUTEURS INSTITUTIONNELS ET LES STRUCTURES INTERNES				
Vous connaissez votre DAC - Jeunesse & sports	<input type="radio"/> 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%			15,56



Huit thèmes sont proposés

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

- ◆ I. LE MANAGEMENT DE LA PREVENTION
- ◆ II. LE RETOUR D'EXPERIENCE
- ◆ III. LA MAITRISE DES RISQUES
- ◆ IV. L' ORGANISATION DES ACTIVITES
- ◆ V. LA FORMATION
- ◆ VI. LA MISE A DISPOSITION DES AVIONS
- ◆ VII. L' ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS
- ◆ VIII. Aéro-club affilié

Remarque :
Dans Aérodiag Présidents,
est ajoutée une partie
« fonctionnement de la
structure » en complément
de la prévention

Plus **LE PLAN D' ACTIONS**

Notation !

- Le principe de la notation a été retenu, afin de permettre à chacun de se situer par thème
- Les questions sont affectées de coefficients de pondération pour distinguer les éléments les plus importants

12/20

De l'évaluation à l'action

- Le président **DR** constitue un groupe de travail qu'il anime afin de :
 - Identifier les écarts qui apparaissent
 - Hiérarchiser les priorités
 - Retenir un certain nombre d'écarts à réduire au plus tôt
 - Définir des actions pertinentes pour chacun
 - Rédiger un PLAN D'ACTION et le mettre en oeuvre

A propos du PLAN D'ACTION

I- Identification des écarts

- ◆ Rappel :
 - ◆ Des écarts apparemment non significatifs peuvent se cumuler pour concourir à l'accident
 - ◆ Un maximum d'écarts doivent donc être identifiés
 - ◆ Tous les écarts connus doivent être examinés

A propos du PLAN D'ACTION

I- Identification des écarts

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

- ◆ 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 :

Voici en quelques pages,

- des questions, parfois regroupées,
- et des commentaires

permettant de mieux comprendre l'esprit dans lequel elles ont été rédigées, et comment elles peuvent être utilisées par le groupe de travail.

Considérez principalement ces questions comme des aides à la réflexion

Ne les utilisez pas comme un moyen de vérifier le respect d'une quelconque réglementation



I. LE MANAGEMENT DE LA PREVENTION

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
<p>Existence d'un engagement formalisé du Président, DR et connu de tous les membres.</p> <p>Type « Profession de foi »</p>	<p><i>L'engagement réel et formalisé du Président est indispensable pour la crédibilité, et la pérennité de l'action. Il doit être remis et commenté à chacun, si possible par le Président lui même</i></p> <p><i>Imaginez un écrit sous la forme : Je soussigné XXX m'engage à ...afin de...</i></p>
<p>Réunions de sécurité périodiques et Objectifs à atteindre définis</p>	<p><i>Par exemple : Diminuer de moitié le nombre des incidents en un an.</i></p> <p><i>Chaque réunion du club commence par un « quart d'heure sécurité »</i></p>
<p>« Comportement Sécurité » EXEMPLAIRE du Président</p>	<p><i>Montrer le bon exemple est une base du management. Un nouveau membre va calquer ses comportements sur ceux observés, notamment de l'encadrement</i></p>

I. LE MANAGEMENT DE LA PREVENTION

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
Un correspondant sécurité contribue à la démarche de prévention	<i>Ce correspondant, sera chargé de centraliser et coordonner les éléments relatifs à la sécurité. Il aura un rôle moteur dans la détermination et la mise en œuvre des actions de prévention. Il sera disponible, et communicant.</i>
Sa mission est écrite, et connue de tous les membres	<i>Pour être accepté, et à terme pour être un partenaire, ses missions et son positionnement doivent être formalisés et diffusés.</i>
Un chef pilote RP est chargé de la sécurité des vols	<i>Non « obligatoire » sauf RP en ATO mais en avons-nous un, efficace, ou serait-ce une bonne idée.</i>

II. LE RETOUR D'EXPERIENCE

Questions ou axes de réflexion	Commentaire
Remontée des accidents et incidents survenus liés aux clubs	<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>
Recherche des causes et prise en compte de ces informations	<i>Y a-t-il une recherche précise par les personnes concernées, et une personne compétente en analyse ? Que fait-on ensuite ?</i>
Membres informés ensuite	<i>Utilisation positive des dysfonctionnements et communication</i>
Actions d'observation et de contrôle interne organisées	<i>Ce n'est pas du « flicage », mais il faut boucler la boucle, et il y a des surprises (consommations, temps de vol, documents..)</i>
Traitement des incidents assuré	<i>Quelle est notre capacité à donner suite aux problèmes connus (carnet de route...)</i>

II. LE RETOUR D'EXPERIENCE

Questions et pistes de réflexion	Commentaire
Connaissance de DSAC, Jeunesse et sports.. et les avez-vous rencontrés	<i>Ces structures sont aussi des partenaires pour notre sécurité.</i>
Connaissez-vous la FFA et son site	<i>Prise en compte news letters, Sarbacanne Sinon vous êtes impardonnables !!!</i>
Connaissez-vous votre CRA et son correspondant sécurité	<i>A rencontrer alors que « tout va bien »</i>
Existe-t-il une commission de sécurité interne (fonctionnement - travaux)	<i>C'est une structure de prévention, qui permettra d'éviter le retour d'accidents ou d'incidents si elle est reconnue, et managée par une personne compétente. Ses actions doivent être valorisées</i>

III. LA MAITRISE DES RISQUES

Question ou piste de réflexion	Commentaire
Le club a établi une liste des principaux risques pour chacune des actions	<i>On croit connaître les risques, mais les écrire oblige à une recherche complémentaire.</i>
Cette liste sert à initier des actions de prévention	<i>Il faut la relire souvent, l'actualiser, et il faut qu'elle serve à aller de l'avant.</i>
Risques liés aux alcools ou drogues	<i>Strictement à l'opposé du pilotage, et qui peut commencer dès certaines activités festives, ou résulter de pratiques ancrées</i>
Le club dispose d'équipements adaptés pour chaque secteur d'activité	<i>Equipement actualisés pour dispenser une formation théorique attrayante Le niveau de l'atelier est-il à la hauteur des travaux de maintenance réalisés..</i>

III. LA MAITRISE DES RISQUES

Questions et pistes de réflexion	Commentaire
Les protections collectives sont correctes et utilisées	<i>Moyens qui protègent plusieurs personnes simultanément (ex : toutes les portes ou barrières limitant l'accès aux avions ou pistes). S'ils ne sont pas utilisés, il faut se demander pourquoi</i>
Les moyens de protection individuelle sont adaptés et utilisés	<i>Ils protègent une personne (par exemple les baudriers rétro-réfléchissants pour circuler à proximité des avions). A-t-on tous les EPI nécessaires, et a-t-on formé les utilisateurs</i>
Des moyens limitent la mise en œuvre des avions aux seules personnes autorisées	<i>Non strictement obligatoire en tant que moyens, mais a-t-on identifié et prévenu ce risque</i>
Les membres respectent les consignes, et adhèrent au dispositif de prévention	<i>Sinon, il sera sûrement très enrichissant de se demander pourquoi, et plus encore comment y remédier</i>

III. LA MAITRISE DES RISQUES

Questions ou axes de réflexion	Commentaire
Les pilotes préparent leurs vols, et disposent de qualifications et aptitudes valides	<i>Question très ouverte, trouvant ses réponses dans les écarts observés, les remarques de l'autorité, et peut être l'image donnée par l'encadrement</i>
Ils respectent le domaine de vol des avions, et recueillent les informations nécessaires	<i>Donc ils respectent les utilisateurs suivants, et donnent le bon exemple aux petits nouveaux</i>
Ils s'expriment à propos des problèmes et dysfonctionnements dont ils ont connaissance	<i>Qui leurs sont survenus, ou qu'ils ont pu observer, noter.. Rentrer chez soi sans noter un choc sur un volet lors du roulage est un comportement indigne d'un pilote.</i>
Ils participent à l'amélioration du dispositif et respectent les directives	<i>Ils mettront d'autant mieux en œuvre les mesures retenues qu'ils auront le sentiment d'en être à l'origine. Être membre d'une structure associative implique le respect des règles et des autres membres</i>

IV. L'ORGANISATION DES ACTIVITES

Axes de réflexion et questions	Commentaire
Il existe un règlement intérieur du club	<i>Adapté en tant que besoin</i>
Ce règlement est remis à tous les membres	<i>Et commenté par une personne compétente au plus tard lors de l'inscription</i>
Les statuts sont remis à chaque membre et respectés	<i>Leur relecture est souvent source de bonnes idées pour le plan d'actions</i>
Un chef pilote ou RP connaît les restrictions d'aptitudes des pilotes	<i>Quels moyens s'est donné le club pour éviter qu'une personne inapte mais motivée décolle</i>
L'accueil formalisé des nouveaux est réalisé par une personne compétente	<i>Un livret d'accueil et un commentaire soigné permettent de bien commencer</i>
Des sanctions sont prévues et appliquées pour certains écarts	<i>Est-ce le cas, est-ce judicieux, est-ce équitable...</i>

IV. L'ORGANISATION DES ACTIVITES

Questions & pistes de réflexion	Commentaire
La formation théorique complète est réalisée, ou sous-traitée, mais toujours confiée à des personnes compétentes	<i>Elle doit donc permettre aux élèves d'être formés avec méthode en étudiant tous les thèmes définis pour l'examen concerné</i>
La formation pratique complète est organisée, et confiée à des instructeurs compétents	<i>Est-on dans l'organisation, la délégation, la sous-traitance..</i>
Le document de progression atteste précisément de ces actions	<i>En parcourir un ou deux lors de la présente étude, afin d'observer la reprise de toutes les leçons, et la validation des acquis.</i>
Les instructeurs étudient la news letter	<i>Ensuite, ils informent, communiquent, diffusent...</i>

IV. L'ORGANISATION DES ACTIVITES

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
Le maintien des compétences des pilotes est organisé	<i>C'est une force de nos structures associatives, mais agissons-nous</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 prévus pour cela</i>
L'accès aux informations est facilité	<i>Comment accéder simplement, au club, aux informations évolutives (météo, notams..) ou aux infos plus stables (cartes..)</i>

IV. L'ORGANISATION DES ACTIVITES

Pistes de réflexion	Commentaire
Organisation de voyages, avec l' aide d' une personne compétente	<i>Où comment aller loin (bonne idée), peu fréquemment, et en sécurité. Analysons les expériences du club.</i>
Des vols de mise en garde sont organisés	<i>Ces vols permettent souvent de limiter les sorties de domaine avec d'autres avions</i>
Initiation à la voltige	<i>Suite logique pour nombre de pilotes, aux vols de mise en garde.</i>
Rallye aérien et pilotage de précision	<i>Peut aider à entrer dans la compétition, et, sans cela, aide toujours à affiner le pilotage.</i>

IV. L'ORGANISATION DES ACTIVITES

Questions - pistes de réflexion	Commentaire
Organisation spécifique pour les BTM, et personne chargée de l' action	<i>C' est tout le contraire de l' improvisation, et la bonne volonté ne remplace pas la préparation</i>
Liste des pilotes BTM affichée et actualisée	<i>C' est réglementaire, et également un outil simple et clair</i>
Passagers et visiteurs encadrés par des membres formés	<i>C' est tout simplement indispensable, et sécurisant</i>
Les pilotes de BTM respectent les consignes, et des bilans réguliers sont organisés	<i>Se pose-t-on les bonnes questions à tête reposée</i>

V. LA FORMATION

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
Progressions pédagogiques théorique et pratique écrites, et respectées par les formateurs et instructeurs	<i>Ce qui se conçoit bien.. Les instructeurs seront plus sûrs, et pourront justifier la signature d'attestations de formation Le remplacement d'un instructeur sera beaucoup plus aisé</i>
Cursus remis aux élèves, et servant de document de progression	<i>Inutile de doubler les documents, chaque item est validé par le formateur, et l'élève (quoi de plus légitime) sait ou il en est</i>
Les locaux sont adaptés aux formations	<i>Une formation personnalisée commence par l'utilisation de locaux dédiés et spécifiques</i>
Des contrôles ou audits sont réalisés par le chef pilote ou le HT	<i>Ce n'est pas du « flicage », mais on peut identifier un besoin d'aide</i>

V. LA FORMATION

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
Accès pour tous aux formations théoriques dispensées aux élèves	<i>C'est évident, mais il convient d'organiser l'information du breveté, et de poser les règles du jeu.</i>
Tarif minoré pour la double commande	<i>Ce n'est qu'une piste, qui peut être élargie à tout ce qui permet de présenter le vol avec instructeur comme une démarche positive</i>
Conférences à thèmes	<i>Elles peuvent être multiples (météo, notams, réglementation..), et les professionnels acceptent souvent avec plaisir ce type de rencontre</i>

V. LA FORMATION

Quelques pistes pour le perfectionnement	Commentaire
Utilisation temporaire d'un avion hors flotte	<i>Quand on n'a pas de train classique, c'est attrayant, et très formateur pour une prise en compte réelle du vent Un accord avec un club voisin peut être envisagé, et pourquoi pas des échanges</i>
Vol de nuit	<i>L'initiation à elle seule est très utile, et conduit à affiner des notions simplement abordées de jour</i>
IMC réel	<i>Attention à la classification de l'appareil, et aux qualifications de l'instructeur, mais, à ces réserves près, c'est beaucoup plus profond que la simulation</i>

VI. LA MISE A DISPOSITION DES AVIONS

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
Les avions pour l' instruction correspondent aux besoins	<i>Et aux conditions d' environnement (piste, pratiques.). Leur équipement et leur aménagement sont adaptés</i>
Les avions de voyage correspondent aux besoins	<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>

VI. LA MISE A DISPOSITION DES AVIONS

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
La maintenance des avions est organisée	<i>Une organisation, c'est des moyens humains, techniques, et une stratégie de réussite</i>
La personne compétente est joignable	<i>L'objectif est de ne décoller qu'avec des avions aptes au vol</i>
Accès de l'atelier réservé aux personnes autorisées	<i>Aucune intervention possible, même basique par des personnes non autorisées</i>
Sortie des avions en maintenance	<i>L'observation visuelle ne garantit pas le parfait achèvement des travaux</i>
Atelier sûr	<i>L'improvisation n'a pas plus sa place dans l'atelier ou les machines ne sont que pour les avions</i>
Les mécaniciens disposent d'équipements adaptés	<i>C'est la base même d'un travail de qualité</i>

VII. L'ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS

Questions & axes de réflexion	Commentaire
La conduite à tenir en cas d'incendie est connue de tous les membres	<i>Toujours pour éviter une improvisation préjudiciable à l'efficacité</i>
Des extincteurs en nombre suffisant sont disponibles et vérifiés	<i>Ce qui nécessite l'avis d'un spécialiste</i>
Ils sont adaptés aux classes de feu	
Les interdictions de fumer sont définies, affichées et respectées	<i>Et la règle est respectée !</i>
Des extincteurs adaptés existent dans les avions	<i>Non obligatoire, mais, à étudier en pensant à la formation des pilotes et la vérification</i>

VII. L' ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
La conduite à tenir en cas d' accident sur l'AD est connue de tous les membres	<i>Ce n' est pas être pessimiste, mais organisé. Pour éviter toute improvisation on peut appeler les secours en phase d' étude pour vérifier avec eux le bien-fondé de notre organisation</i>
Les numéros d' appel des secours sont connus et affichés	<i>Ce doit être très concret et adapté.</i>
L' accès des secours sur la plateforme est toujours possible	<i>Si des travaux sont prévus dans l' entrée... se remet-on en cause</i>
Les pilotes sont incités à devenir sauveteurs secouristes	<i>Tout pilote doit savoir faire un point de compression, et, mieux, mettre en œuvre le défibrillateur du club</i>
Au moins un coffret de produits pharmaceutiques est complet et accessible	<i>Il y a sûrement un médecin au club</i>

VII. L' ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
Les produits dangereux, y compris les carburants sont identifiés	<i>Trouve-t-on des produits dans des récipients dont seuls les initiés connaissent la nature</i>
Les risques sont identifiés	<i>Il existe des étiquettes spécifiques (disponibles sur Internet)</i>
Le stockage est étudié et suivi	<i>Il existe des produits différents qui ne peuvent être stockés en un même lieu</i>
Des dispositions sont prévues en cas de fuites	<i>Autrement dit, aucune flaque d'huile..</i>
L' élimination des produits usagés et organisée	<i>Comme à la maison</i>

VII. L' ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS

Question & axes de réflexion	Commentaire
Le bruit aux abords des aérodromes	<i>Est-il toujours abordé lors de la formation</i>
Trajectoires limitant le survol des riverains	<i>Même si ce n'est pas obligatoire</i>
Prise en compte des nuisances dans le choix et l'équipement des avions	<i>Notamment pour limiter la pollution sonore</i>
Limitation des TDP basse hauteur limitée aux seuls besoins de l'instruction	<i>Et sur le circuit le plus adapté</i>

VII. L' ENVIRONNEMENT ET LES SECOURS

Pistes de réflexion	Commentaire
La circulation aux abords du club peut se faire en sécurité	<i>Ce serait un comble de voler en sécurité et d'avoir un accident en quittant le club</i>
L' éclairage des parkings est assuré	<i>Et efficace. Une entorse rend un pilote inapte au vol, ou dangereux s'il décolle quand même.</i>
La circulation piétonnière dans le club et aux abords peut se faire en sécurité	<i>Là aussi le pilote, et ses passagers doivent pouvoir accéder facilement à l'avion, et rejoindre leur voiture sans risques</i>
Des rangements réguliers limitent les risques de chutes de plain pied	<i>Sortir le dernier du hangar, la nuit, ne doit pas être un « parcours du combattant »</i>

LE PLAN D' ACTIONS

Basé sur le bilan détaillé de aérodiagnostic,
et sur les pistes identifiées
lors des réunions de travail

Questions ou pistes de réflexion	Commentaire
Il existe un plan d' actions au sein du club	<i>C' est pour le moins le moment de le rédiger sans tarder</i>
Ce plan d' actions est formalisé	<i>Il définit par écrit ce qui a été identifié comme important et urgent, et dont il a été décidé la réalisation dans des conditions déterminée</i>
Des membres ont été associés à son élaboration, et les personnes chargées des actions sont définies	<i>Qui fera quoi</i>
Il est actualisé régulièrement	<i>La remise en cause peut être dictée par une évolution des coûts, de la réglementation, comme de la politique du club.</i>



Ce Power Point est une aide à la compréhension de
Aérodagnostic

Vous pouvez maintenant démarrer votre étude avec
Aérodagnostic, réalisé sous Excel

Si vous rencontrez des difficultés, laissez un
message à contact@ff-aero.fr