

REXFFA : les différentes solutions pour l'organisation des essais et du démarrage

Pour les essais :

- les premiers concernés sont le président et le responsable sécurité prévention.
 - Il est possible de constituer une équipe de quelques pilotes en leur demandant de piocher dans leurs souvenirs pour saisir des événements qui ont existé.
On peut également partir de CR d'événements existants en interne (recopie depuis des CR papier ou copier-coller depuis des CR informatisés).
 - Dans un deuxième temps on peut élargir la démarche d'abord à l'ensemble des responsables du club puis à l'ensemble des pilotes.
 - On peut demander aux instructeurs d'intervenir pour rédiger des synthèses pédagogiques à partir des événements entrés lors des essais, lorsque ceux-ci n'avaient pas fait l'objet de telles synthèses.
 - C'est aussi l'occasion de définir le fonctionnement de l'équipe SGS (si elle est composée de plus d'une personne (modalités de la concertation, modalités pour la mise à jour des dossiers (un seul, plusieurs, tous))).
- Ces opérations doivent aller de pair avec une information détaillée en direction des pilotes.

Pour le démarrage en réel

- Un club qui dispose déjà d'un système de REX (par formulaire papier ou informatique) ne va pas l'abandonner brutalement, les REX transmis via le système ancien peuvent être saisis dans REXFFA par l'équipe SGS en recommandant aux pilotes de consulter ceux qui seront publiés. Progressivement la saisie sur REXFFA suivra.

Et pour les pilotes qui ne sont pas familiers de la saisie informatique ou qui sont réticents la saisie peut être faite par le responsable SGS au cours d'un échange avec le pilote.

- Il peut être intéressant de reprendre progressivement l'historique pour amorcer le démarrage de REXFFA.
- Il peut être intéressant dès le démarrage de constituer une équipe de pilotes (des élèves motivés par exemple par leurs instructeurs) qui saisiront sur REXFFA dès le départ et qui seront moteurs pour les autres pilotes.

Enfin se pose la question du maintien ou non des dossiers saisis pour les essais : s'il correspondent à des faits réels, il peut être judicieux de les maintenir. Si le club prend la position inverse il suffit de les supprimer.

Ne pas oublier lorsqu'on est ATO et que le REX FFA devient l'unique moyen de report des événements survenus en interne, de modifier le SGS en conséquence et d'avertir la DSAC de rattachement de ce changement.

En conclusion

Il n'y a pas de solution unique et figée pour organiser tests et démarrage : chaque club peut retenir celle qui correspond le mieux à sa situation et sera comprise par les pilotes.

Mais un élément fondamental conditionne le succès de l'opération, l'appui sans faille du président et de l'équipe dirigeante du club, et l'adhésion des instructeurs qui sont les mieux placés pour convaincre les élèves de jouer le jeu. Faute de quoi, malgré tous les efforts la mise en route serait vouée à l'échec.

Un autre point est aussi essentiel pour un fonctionnement durable dans le club, le retour des conclusions du REX vers les pilotes via une publication locale après clôture du REX. Il est indispensable que les pilotes soient informés de la suite qui a été donnée à leur communication.

Et pour un fonctionnement régulier l'abonnement, qui permet au pilote d'être informé d'une publication et donc de ne se connecter qu'à bon escient, est indispensable pour tous.

Pour favoriser le partage d'expérience entre pilotes de l'ensemble des clubs, la publication nationale est à retenir pour tout REX qui a un intérêt pédagogique.

Ne pas oublier que le REX repose sur le principe de l'anonymat, son respect garantira la confiance des pilotes.

01 07 2018