

Transparent 1 **Baromètre de risque**

Dans ce document sont résumés les résultats des travaux de groupes. À chaque pilote individuellement, ils doivent donner la possibilité d'effectuer une analyse de risque pour son vol planifié, puis d'adapter celle-ci en cas de besoin au cours du vol également. En fonction du niveau de formation et du type de vol prévu (vol d'entraînement, vol de distance, compétition, etc.), chacun pourra adapter l'analyse à son projet.

Transparent 2 **Analyse de risque avant le vol.** **Attention pendant le vol.** **Débriefing.**

Nous subdivisons la gestion du risque en trois phases: avant, pendant et après le vol.

Analyse du risque avant le vol

Lors de la préparation de vol, il vaut la peine d'intégrer les risques possibles dans chaque phase. Ceci commence durant la préparation à long terme et ne s'interrompt qu'immédiatement avant le décollage.

Quels sont les risques possibles? Un exemple pour la préparation à long terme aux vols de distance: quelles sont les possibilités d'atterrissages en campagne? Faut-il procéder à des préparatifs spéciaux (se procurer un catalogue des atterrissages en campagne, étudier, reconnaître, etc.)?

Transparent 3 **Voici où se dissimulent les risques.**

- **Gestion du temps.**
- **Situation météo, risques météorologiques.**
- **Aéronef, instrumentation.**
- **Niveau d'entraînement.**
- **Bonne forme physique personnelle, caractère.**
- **Préparation de vol.**
- **Attentes, pression à la performance.**
- **Structure associative.**
- **Fébrilité avant le départ.**

Cette liste n'est naturellement pas exhaustive, et doit être adaptée au projet personnel.

- Temps / stress (contraintes privées) d'arriver trop tard à l'aérodrome.
- Situation météo actuelle (fœhn, turbulences).
- Connais-je mon aéronef, l'instrumentation?
- Entraînement du moment (général, sur ce type d'aéronef).
- Bonne forme physique personnelle du pilote, caractère.
- Préparation (sérieuse) de vol individuelle.
- Pression à la performance, attentes.
- Structure associative.
- Fébrilité avant le départ.

Transparent 4 **Influence mutuelle.**

- **Bonne forme physique personnelle par rapport au projet de vol.**
- **Dosage entre entraînement et expérience.**
- **Préparation de vol.**
- **Dosage entre caractère et pression à la performance.**
- **Autres...**
- **Une météo défaillante accroît le risque dans tous les cas!**

Les risques peuvent s'influencer et se renforcer réciproquement.

- Bonne forme physique personnelle par rapport au projet de vol.
- Dosage entre entraînement et expérience.
- Dosage entre caractère et pression à la performance.
- Une météo défaillante accroît le risque dans tous les cas!

Transparent 5

- Gestion du risque.**
- Culture de groupe.**
- Voler en biplace.**
- Fonction de parrain, coaching.**
- Exigences adaptées.**
- Briefing.**

Les risques trouvés pourraient être gérés ainsi.

- Encourager la culture de groupe (modèle, "pensée Safety") > détails dans le document „Encourager la conscience du risque“.
- Voler en biplace (échange d'expériences, jeunes et anciens).
- Fonction de parrain, coaching.
- Règlements propres à l'association, avec adaptations liées aux limites légales (accroissement des heures minimales / limitation du rayon d'action, etc.).
- Briefing du matin (météo, Notam / DABS, Safety Briefing).

Transparent 6

- Pendant le vol.**
- Facteurs pouvant devenir un risque.**
- Changements météorologiques.**
- «Get-home-ite», "appel du foyer".**
- Fatigue, hypoxie, déshydratation.**
- Risques cachés?**
- Fixation d'objectifs par rapport à l'ambition.**

Facteurs pouvant devenir un risque pendant un vol.

- Observation de la météo! Reconnaître les changements (par rapport à la préparation, prévisions, de même qu'au cours de la journée).
- „Get-home-ite“ > pression > risque.
- Fatigue, hypoxie, déshydratation.
- Risques dissimulés face aux risques manifestes.
- Fixation d'objectifs par rapport à l'ambition.

Transparent 7

- Pendant le vol.**
- Identifier les risques.**
- Écarts par rapport à l'horaire.**
- Accroissement des décisions erronées.**
- Frustration.**
- Symptômes individuels.**
- Système pour EDS (apnées).**
- Détection tardive d'autres aéronefs.**
- Interprétations erronées.**
- Difficultés d'orientation.**

Par quels moyens ces risques peuvent-ils être reconnus? Comment les avoir sous contrôle?

- Écart par rapport à l'horaire.
- Accroissement des décisions erronées.
- Frustration.
- Identifier les symptômes individuels (mains moites, mordillage des lèvres).
- Système pour EDS, apnées.
- Détection tardive d'autres aéronefs.
- Perte d'orientation, interprétation erronée des instruments.

Transparent 8

- Pendant le vol.**
- Gérer les risques.**

- **Réduction du stress par:**
- **Adaptation de l'objectif.**
- **Fixation de priorités.**
- **Analyse globale: météo / altitude / horaire / élément humain.**

Les risques trouvés pourraient être gérés ainsi.

- Réduction du stress: adaptation de l'objectif, fixation de priorités („Timeout“, éteindre la radio, etc.) (remarque de H. Schaffner: la dégradation de la noradrénaline dure une vingtaine de minutes, et le stress ne disparaît donc pas en quelques secondes...).

- Appréhender la situation dans son ensemble: comparer, égaliser: météo / altitude / horaire / élément humain. S'observer soi-même („Persiflexi“ de Hermann Trimmel).

Une bonne forme physique et aéronautique nous permet de veiller à ce que notre conscience situationnelle ne se relâche pas, même lors de vols dans des conditions difficiles!

Transparent 9

Débriefing.

- **Quels étaient les risques, et quelles erreurs en ont résulté?**
- **Comment y ai-je fait face?**
- **Qu'aurais-je pu mieux faire, et comment affronterai-je à l'avenir une situation similaire?**

Quels étaient les risques, et quelles erreurs en ont résulté?

Comment y ai-je fait face?

Qu'aurais-je pu mieux faire, et comment affronterai-je à l'avenir une situation similaire?