

## **Transparent 1** Encourager la conscience du risque

*Le présent texte et la présentation Risikobewusstsein.pptx s'adressent plutôt aux instructeurs de vol. Mais bien évidemment, toutes autres personnes intéressées peuvent parfaitement y jeter un coup d'œil!*

Le "risque zéro" n'existe pas dans le vol à voile. Lors du Flight Safety Workshop 2013, dans le cadre d'une conférence-débat et de trois travaux de groupes, le thème „Identification et gestion des risques“ a été traité. Le but de ce travail était de trouver une méthode permettant de systématiquement identifier et gérer les risques. Les résultats en sont résumés dans le présent document, ainsi que dans le document „Baromètre de risque“. Il doit servir d'aide aux vélivoles pour encourager leur conscience du risque. Il est apparu dans la discussion que tout un chacun possède en fait une conscience du risque propre, et gère aussi les risques reconnus. Mais beaucoup de gens le font plutôt inconsciemment. Quand nous prenons „intentionnellement“ des risques, il serait donc très avantageux de connaître les risques existants et de pouvoir les aborder en toute conscience. Dans l'aviation professionnelle également, il est recouru à une gestion structurée du risque, par le biais d'un outil dit „Threat and Error Management Model“ (TEMM). Les questions et réponses suivantes sont le résultat des travaux de groupes sur le thème de la gestion du risque, dans une association comme dans une école d'aviation.

*1 Comment la conscience du risque peut-elle être encouragée chez un élève-pilote / un pilote, au sein de l'association ou de l'école d'aviation?*

## **Transparent 2** L'instructeur de vol est le premier et le plus important modèle de l'élève!

Dès le début de la formation, l'instructeur de vol est la plus importante personne de référence pour tous aspects aéronautiques. Son comportement global est LE premier critère pour l'élève-pilote, et celui qui le marque le plus. Les instructeurs de vol doivent être conscients de cet effet. Mais les autres pilotes aussi, tant dans leur abord de la sécurité et du matériel que par leur conduite, montrent à l'élève-pilote avec quel sérieux le vol est pratiqué dans l'association.

## **Transparent 3** La culture de la Safety au sein de l'association marque l'élève.

### **Une communication ouverte est indispensable en cas d'incidents.**

Les "comportements à risque" doivent être évoqués et discutés dans la pratique quotidienne. Si les risques existants sont abordés résolument, avec recherche de solutions quant à la manière de les éviter ou de les diminuer, une saine conscience du risque se développe chez tout un chacun. Exemple: un pilote en dérange un autre lors de la visite pré-vol. Ceci étant (à tort) généralement toléré, quelqu'un qui répondrait: „veuillez ne pas me déconcentrer pendant que je procède à la visite pré-vol“, ferait figure de "marginal pinailleur". Alors que si tout le monde adoptait une telle attitude de prudence louable, ce genre de perturbations n'existerait plus (ou la réaction serait tout au plus: „excusez-moi, je reviens dans 5 minutes“). Une communication franche favorise la sécurité aérienne.

## **Transparent 4** Élément essentiel de la formation: le débriefing.

### **L'élève doit apprendre à évaluer correctement son comportement dans le cockpit.**

### **Une saine autocritique aide à reconnaître les comportements à risque, ainsi qu'à les éviter.**

Auto-appréciation et autocritique sont des éléments essentiels de la formation. Dès leur premier vol, les élèves doivent être encouragés à l'auto-appréciation par l'instructeur de vol. Cet élément constitutif du débriefing est présenté d'emblée par l'instructeur de vol, en y rendant l'élève toujours plus sensible avec l'avancement de la formation. Ainsi celui-ci étant devenu pilote à part entière, après l'examen, continuera-t-il de cultiver le débriefing dans ce sens. Les pilotes plus anciens sont amenés à l'auto-appréciation avec les vols de contrôle.

Il est aussi très important que l'instructeur de vol commente ses décisions, en vol ou lors du

débriefing au plus tard.

**Transparent 5**

**Encourager la conscience du risque par:  
un recours systématique au briefing de "departure" et d'"approach".  
Enseigner la vue d'ensemble en vol, y compris la surveillance de l'espace  
aérien et l'interprétation des affichages du FLARM.  
Analyser les incidents pouvant affecter la sécurité, et mettre en évidence  
les possibilités d'amélioration.**

*2 Comment, dans la formation de base, la conscience du risque des élèves peut-elle être encouragée?*

- Exiger fermement le briefing de "departure" et d'"approach".
- Laisser faire l'élève, et discuter ses erreurs lors du débriefing.
- Recourir au Flarm: s'entraîner à l'interprétation et à la réaction, encourager résolument la surveillance de l'espace aérien!
- S'entraîner aux situations alternatives et spéciales (situations éoliennes, voltes alternatives, etc.).
- Quand le vol de distance sur 50 / 100 km arrive dans la formation de base, les analyses de risque seront exigées pendant le vol.