



# SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

GVV Berne

Flight Safety  
Workshop 2017

# LE «SAFETY WORKSHOP 2015» A ÉTÉ L'ÉLÉMENT MOTEUR DU CHANGEMENT.

Chaque année....

- Trop d'accidents!
- Trop de violations de l'espace aérien!
- Cela doit s'améliorer!

..mais également...

- «...il faut alors les collationner et organiser un cours de rafraîchissement sur l'espace aérien!»
- «...on devrait faire quelque chose dans ce domaine...»

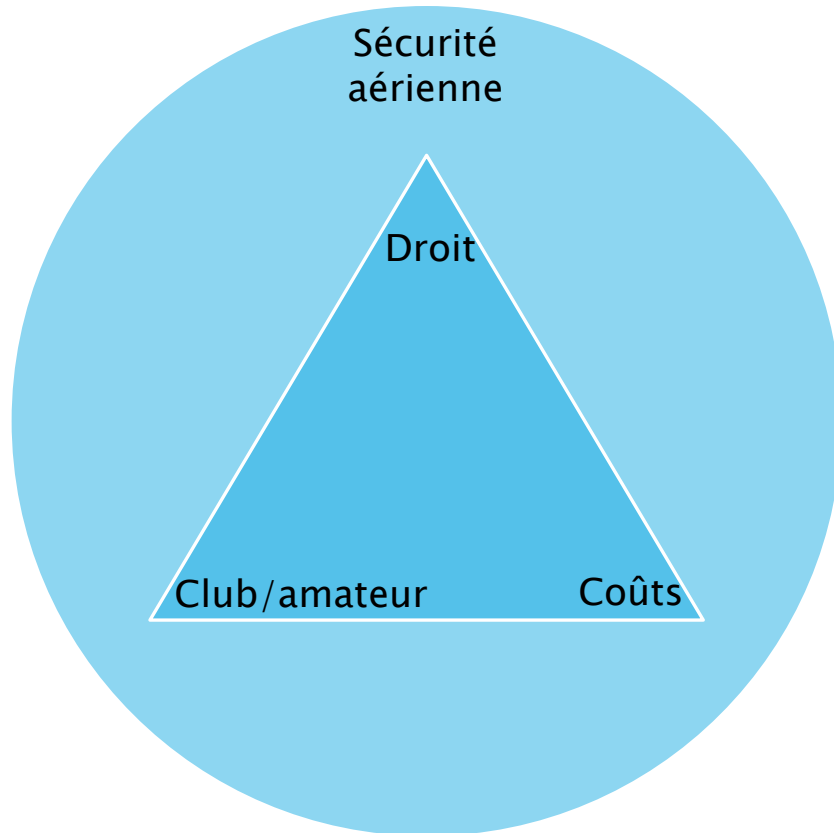
...je m'énerve...

- ➔ Une véritable poudrière - Safety!
- ➔ Et pourtant: Je ne le fais pas autrement à Berne...

..et je recherche une solution.

- ➔ L'approche doit être encore plus systématique et globale.
- ➔ Passant de réactif à proactif.

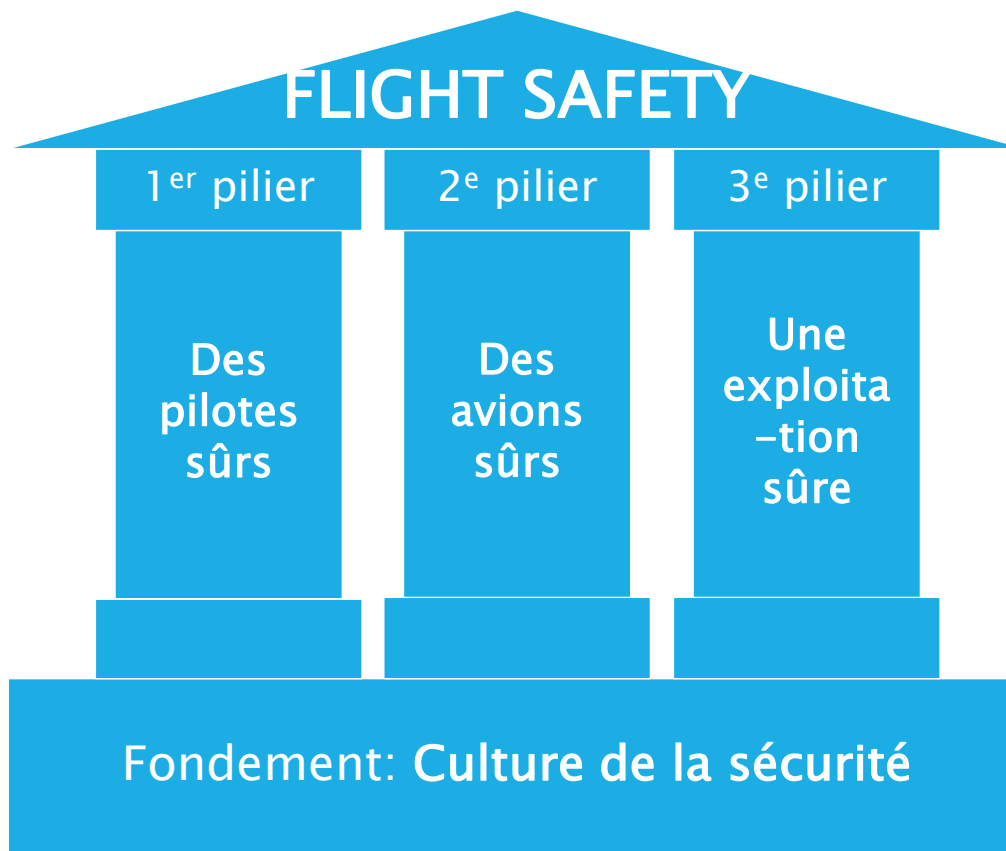
... MALHEUREUSEMENT LES  
RESSOURCES SONT LIMITÉES.  
NOUS DEVONS NOUS CON-  
CENTRER SUR LA MISE EN ŒUVRE.



!

Si nous introduisons un «système», nous devons prendre compte de ses aspects.

# LE SYSTÈME DU GVV BÈRNE: LA SAFETY EST SUPPORTÉ PAR TROIS PILIERS FONDÉS SUR LA CULTURE



! Nous avons besoin de tous les trois piliers intacts et d'un fondement sain!

# DES PILOTES SÛRS: ACCENT PRINCIPAL

1<sup>er</sup> pilier

Des  
pilotes  
sûrs

## Les pilotes

- ... disposent lors de chaque vol des connaissances pertinentes pour le vol (*Connaître*)
- ... peuvent utiliser correctement ces connaissances en tout temps lors du vol (*Pouvoir*)
- ... comprennent que leurs actions se produisent dans un environnement et qu'elles peuvent avoir un impact sur d'autres acteurs de l'espace aérien (*Vouloir*)

# DES AVIONS SÛRS: ACCENT PRINCIPAL

2<sup>e</sup> pilier

Des  
avions  
sûrs

- Les avions offrent déjà au pilote en vol un environnement optimisant sa sécurité active et passive.
- Il convient d'éviter que les avions mettent soudainement les pilotes dans une situation difficile.

# EXPLOITATION SÛRE: ACCENT PRINCIPAL

3<sup>e</sup> pilier

Une  
exploit-  
ation  
sûre

- Une exploitation sûre signifie que l'homme (pilotes, contrôleurs de la circulation aérienne, élèves, chefs du service de vol, aides de départ, pilotes-remorqueurs, etc.) et le matériel (avions) fonctionnent ensemble de manière optimale au sol (aérodrome) comme dans l'air (espaces aériens).
- La préparation du vol par les pilotes et les chefs du service de vol font partie d'une exploitation sûre. Ensemble ou seul, le pilote doit être en mesure, du fait des conditions contextuelles (piste, météo, santé, heure de la journée), de prendre des décisions pertinentes quant au décollage, la continuation du vol ou l'atterrissage.
- Fait partie d'une exploitation sûre la capacité du pilote de pouvoir en tout temps utiliser le matériel sans erreur.

# FONDEMENT: ACCENT PRINCIPAL

- Le fondement de la sécurité aérienne, c'est la culture de la sécurité. Cela signifie que l'on est franc face aux erreurs commises, qu'on ne les dissimule pas et qu'au contraire, on les considère comme une chance de s'améliorer.
- Cela signifie également que les membres du club forment un réseau attentif et prévenant se soutenant mutuellement dans la sécurité aérienne.

Fondement: Culture de la sécurité



# LA PARTIE DIFFICILE: COMMENT ÊTRE EFFICACE? COMMENT METTRE EN ŒUVRE?

## 1<sup>e</sup> Opérationnaliser

Trouver les points pouvant être influencés par les personnes actives et les ancrer dans leurs rôles.

- Rôle du conducteur: «Roues arrêtées, enfants en sécurité!»
- Rôle de l'enfant: «Regarder, écouter, traverser»

## 2<sup>e</sup> Mesurer les objectifs

Identifier des indicateurs-clés mesurables, permettant une évaluation de l'effet constaté.

- Nombre d'amendes et/ou
- Nombre d'incidents avec des enfants sur les passages pour piétons.



# OPÉRATIONNALISATION ET OBJECTIFS DANS LE GVV BERNE

## 1<sup>er</sup> pilier

Des  
pilotes  
sûrs

### Opérationnalisation

- Le briefing de début de saison contient des informations sur la structure de l'espace aérien.
- La participation au briefing déb. saison est obligatoire.
- Les licences et Medicals sont valables en tout temps (EASA: contient aussi les vols de contrôle).
- Les instructeurs de vol sont à jour méthodiquement et pédagogiquement et dispensent une formation initiale et de perfectionnement à un niveau élevé.
- Chaque pilote dispose lors de chaque vol d'un réseau d'alarme fonctionnel.

### Objectifs

- Utilisation active de l'oxygène: 75%
- Nombre de pilote dans la «zone verte»:
  - 31.5: 40%
  - 30.10: 75%

## 2<sup>e</sup> pilier

Des  
avions  
sûrs

### Opérationnalisation

- Les avions sont entretenus en tout temps, selon le manuel d'entretien du constructeur et le règlement de maintenance du GVV Berne [Sécurité active].
- Ils sont également bien dotés en termes d'équipement optionnel (FLARM, ELT, oxygène, EDS). En outre, ces dispositifs sont opérationnels en tout temps.
- La visibilité accrue pour d'autres acteurs de l'espace aérien et services de surveillance de l'espace aérien est prise en compte lors d'acquisitions (de remplacement) (transpondeurs, PowerFLARM, etc.).
- Les avions comportent également des moyens modernes et fonctionnels pour une intervention rapide en cas d'incidents (ELT, Spot) [Sécurité passive]

### Objectifs

- OIR/ATIR par appareils u/s: 0
- Fonctionnalité FLARM Tx/Rx ok: 7
- Avions avec Flarm u/s: 0
- Avions avec O2 u/s: 0
- Avions «Extended visibility»:
- Ø jours, déclaration de sinistre «New»: < 5

## 3<sup>e</sup> pilier

# Une exploitation sûre

### Opérationnalisation

- La priorité la plus élevée est accordée au travail avec la check-list.
- Le PIC répond à chaque vol aux questions suivantes:
  - Puis-je voler (licence, bien-être -> I'M SAFE)?
  - L'avion peut-il voler (papiers, liste HIL)?
  - Dans quel contexte puis-je voler (DABS, NOTAM, météo)?
- Le chef du service de vol conduit le service de vol et propose à ses camarades une base optimale sous forme de briefings et de travail au sol.
- Toutes les personnes participant au service de vol savent comment réagir en cas d'incident (accident, incident, avion disparu).

### Objectifs

- Nombre de violations de l'espace aérien du fait d'une préparation lacunaire: 0
- Nombre d'incidents du fait d'un traitement lacunaire de la checklist: 0
- Nombre incidents au sol du fait d'une attention lacunaire de l'équipe au sol: 0
- Nombre d'incidents soumis à déclaration: 0

## Opérationnalisation

- Un instrument est à la disposition des pilotes pour partager leurs erreurs avec les autres («EPT – Expérience pour tous»)
- Des publications paraissent régulièrement, augmentant la sensibilisation des membres à la sécurité de vol.
- Toutes les personnes actives dans le club connaissent dans leurs rôles respectifs (pilote, responsable du matériel, chef du service de vol, etc.) leur contribution à la sécurité aérienne active ou passive.
- Les pilotes sont conscients que la sécurité fait partie intégrante de chaque pilote.

## Objectifs

- Nombres d'annonces EPT: > 0
- Nombre de publications Safety: > 5

Fondement: Culture de la sécurité

# LE SYSTÈME A-T-IL DU SUCCÈS? QUELLES SONT LES CONCLUSIONS TIRÉES?

## Points positifs

- L'enquête bisannuelle incite les pilotes à réfléchir sur leur niveau d'entraînement.
- Certains rôles ont réagi rapidement; p.ex. l'organisation de la maintenance.

## Difficultés

- La mise en œuvre dans le club est un travail permanent à tous les niveaux.
- L'ensemble des points de mesures d'objectifs est faible; les écarts flagrants ont un impact immédiat sur la réalisation d'objectifs.

## Bilan

- Je suis toujours persuadé qu'une approche systématique est correcte.
- Il est encore trop tôt pour en évaluer les effets.
- La clé du succès est la «compatibilité pour le club»: simple, sans complication, peu de charges supplémentaires et respectant tout de même les objectifs fixés.



**JE VOUS REMERCIE  
D'AVOIR PU VOUS LE  
DÉMONTRER.**

Des suggestions?  
Des propositions?  
Des questions?  
Ivan.Hausammann-ät-  
bluewin.ch