



SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

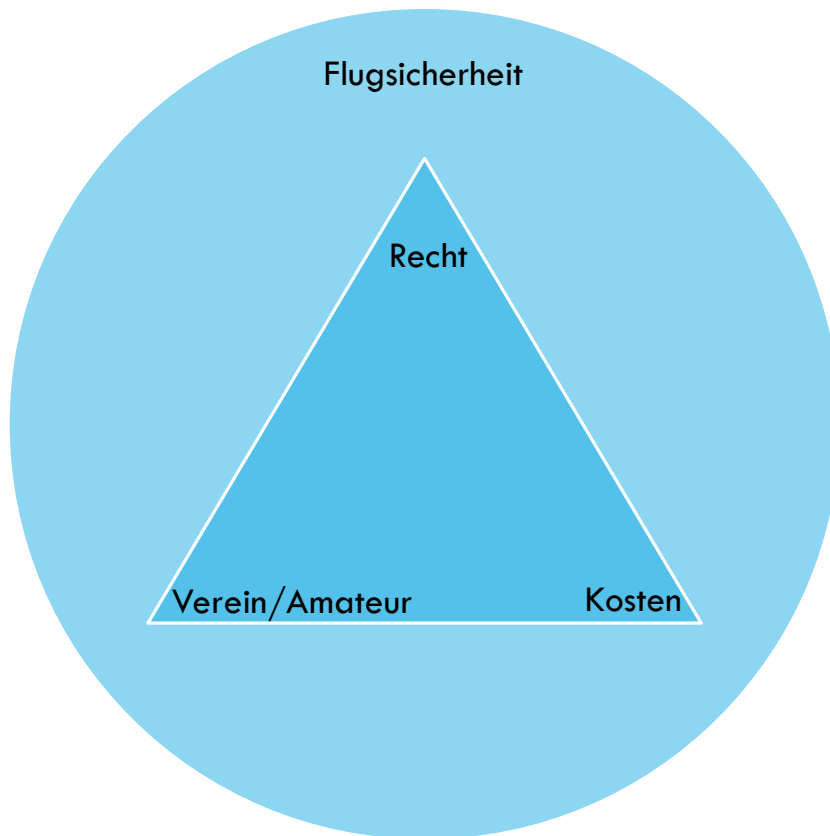
Segelfluggruppe Bern

Flight Safety Workshop
2017

DER SAFETY WORKSHOP 2015 GAB DEN ANLASS FÜR DIE VERÄNDERUNG.

Jedes Jahr....	<ul style="list-style-type: none">■ Zu viele Unfälle!■ Zu viele Luftraumverletzungen!■ Es muss besser werden!
..aber auch...	<ul style="list-style-type: none">■ «...dann muss man sie zusammennehmen und einen Luftraumrefresher durchführen!»■ «...da sollte man etwas tun...»
...ich ärgere mich...	<ul style="list-style-type: none">➔ Das ist Schrotflinten – Safety!➔ Aber: Ich mache es in Bern ja nicht anders...
..und suche nach einer Lösung.	<ul style="list-style-type: none">➔ Der Ansatz muss systematischer und umfassender sein.➔ Von Reaktiv zu Proaktiv.

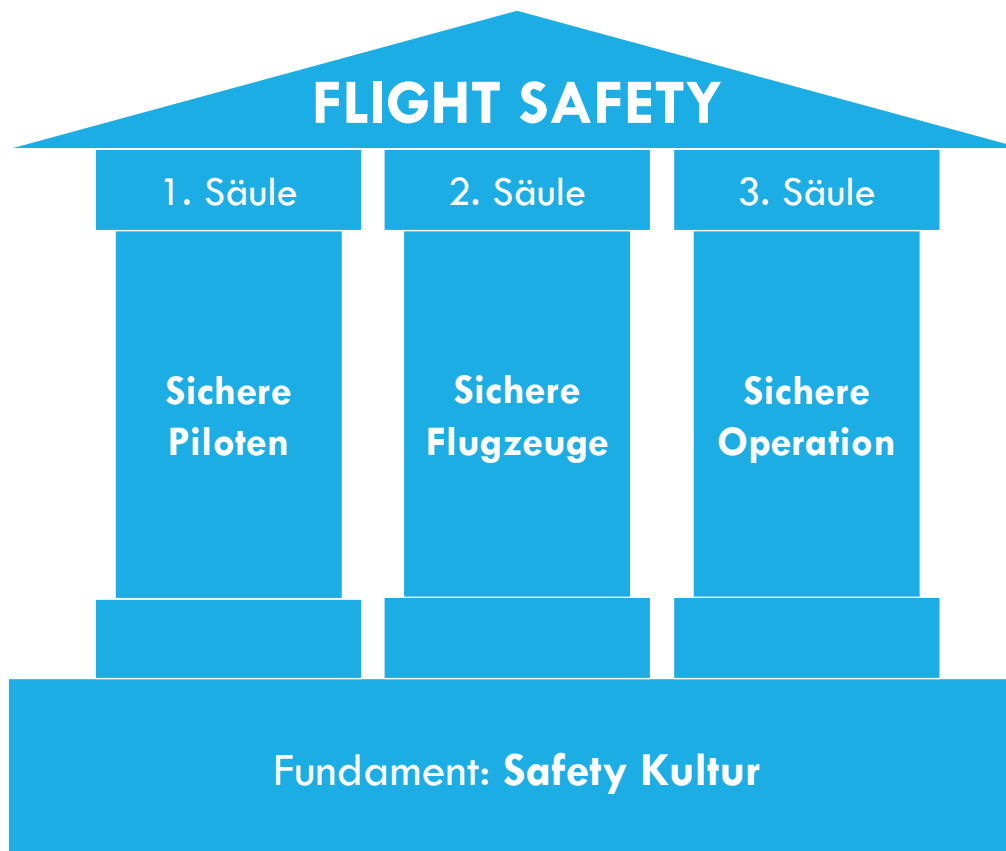
...LEIDER SIND RESSOURCEN BESCHRÄNKT.
IN DER UMSETZUNG MÜSSEN WIR
FOKUSSIERT SEIN.



!

Wenn wir ein
«System»
einführen,
müssen wir den
Aspekten
Rechnung
tragen.

DAS SYSTEM DER SG BERN: AUF DEM FUNDAMENT DER KULTUR TRAGEN DREI SÄULEN DIE SAFETY



Wir brauchen alle drei intakte Säulen und ein gesundes Fundament!

!

SICHERE PILOTEN: HAUPTFOKUS

1. Säule

Sichere Piloten

Pilotinnen und Piloten

- ... verfügen bei jedem Flug über die für den Flug relevanten Kenntnisse (*Kennen*)
- ... können diese Kenntnisse jederzeit im Flug korrekt anwenden (*Können*)
- ... verstehen, dass ihre Handlungen in einem Umfeld geschehen und Auswirkungen auf andere Luftraumteilnehmer haben (*Wollen*)

SICHERE FLUGZEUGE: HAUPTFOKUS

2. Säule

Sichere Flugzeuge

- Die Flugzeuge sind bereit, dem fliegenden Piloten ein Umfeld zu bieten, welches seine aktive und passive Sicherheit optimiert.
- Es soll vermieden werden, dass die Flugzeuge den Piloten unvorbereitet in eine schwierige Situation führen.

SICHERE OPERATION: HAUPTFOKUS

3. Säule

Sichere Operation

- Eine sichere Operation bedeutet, dass Mensch (Piloten, Luftverkehrsleiter, Schüler, Flugdienstleiter, Starthelfer, Schlepppiloten, etc.) und Material (Flugzeuge) im Verbund am Boden (Flugplatz) und in der Luft (Lufträume) optimal zusammenfunktionieren.
- Flugvorbereitung durch Piloten und Flugdienstleiter sind Teil einer sicheren Operation. Gemeinsam oder alleine muss der Pilot in der Lage sein, aufgrund der Umweltbedingungen (Piste, Meteo, Gesundheit, Tageszeit) eine Entscheidung über Start, Flugfortführung oder Landung zu treffen.
- Zur sicheren Operation gehört, dass der Pilot in der Lage ist, das Material jederzeit fehlerfrei bedienen zu können.

FUNDAMENT: HAUPTFOKUS

- Das Fundament der Flugsicherheit ist die Safety Kultur. Sie bedeutet, dass man offen mit Fehlern umgeht, diese nicht verheimlicht sondern als Chance zur Verbesserung nutzt.
- Sie bedeutet auch, dass die Mitglieder im Verein ein achtsames und aufmerksames Netz bilden, welches sich gegenseitig in der Flugsicherheit unterstützt.

Fundament: **Safety Kultur**

DER SCHWIERIGE TEIL: WIE ERZIELE ICH WIRKUNG? WIE SETZE ICH UM?

1. Operationalisieren

Wichtige, durch die handelnden Personen beeinflussbare Punkte finden und in ihrer Rolle verankern.

- Rolle Fahrer: «Rad steht, Kind geht»
- Rolle Kind: «Luege, Lose, Loufe»

2. Ziele messen

Messbare Schlüsselkennzahlen erkennen, welche eine Aussage über die Wirkung ermöglichen.

- Anzahl Bussen und/oder
- Anzahl Zwischenfälle mit Kindern bei Fussgängerstreifen.



OPERATIONALISIERUNG UND ZIELE IN DER SG BERN

1. Säule

Sichere Piloten

Operationalisierung

- Das Saisonbriefing enthält Informationen zur Luftraumstruktur
- Die Teilnahme am Saisonbriefing ist obligatorisch
- Ausweise und Medicals sind jederzeit gültig (EASA: Beinhaltet auch Checkflüge)
- Fluglehrer sind methodisch und pädagogisch auf einem aktuellen Stand und vermitteln Grundausbildung und Weiterbildung auf hohem Niveau.
- Jeder Pilot verfügt bei jedem Flug über ein funktionierendes Alarmnetz.

Ziele

- Aktive Nutzung Sauerstoff : 75%
- Anzahl Piloten im «Grünen Bereich»:
 - 31.5.: 40%
 - 30.10: 75%

2. Säule

Sichere Flugzeuge

Operationalisierung

- Die Flugzeuge sind jederzeit, gemäss Wartungshandbuch des Herstellers und gemäss dem Instandhaltungsreglement der SG Bern, gewartet [Aktive Sicherheit]
- Sie sind auch hinsichtlich optionaler Ausrüstung (FLARM, ELT, Sauerstoff, EDS) gut ausgerüstet. Auch diese Geräte sind jederzeit einsatzfähig.
- Der erweiterten Sichtbarkeit für andere Luftraumteilnehmer und Luftverkehrsüberwachungsstellen wird bei (Ersatz-) Beschaffungen und Rechnung getragen (Transponder, PowerFlarm, etc.).
- Die Flugzeuge enthalten auch zeitgemässe und funktionierende Mittel zur raschen Intervention bei Zwischenfällen ausgerüstet (ELT, Spot,) [Passive Sicherheit]

Ziele

- OIR/ATIR durch u/s Geräte: 0
- FLARM Funktionalität Tx/Rx ok: 7
- Flugzeuge mit Flarm u/s: 0
- Flugzeuge mit O2 u/s: 0
- «Extended visibility» Flugzeuge:
- Ø Tage Schadenmeldung «New»: < 5

3. Säule

Sichere Operation

Operationalisierung

- Der Checklistenarbeit wird höchste Priorität eingeräumt.
- Bei jedem Flug beantwortet der PIC die Frage:
 - Darf ich fliegen (Lizenzen, Wohlbefinden -> I'M SAFE)?
 - Darf das Flugzeug fliegen (Papiere, HIL-Liste)?
 - In welcher Umwelt darf ich fliegen (DABS, NOTAM, Meteo)
- Der Flugdienstleiter leitet den Flugdienst und bietet seinen Kameraden mit Briefings und Bodenarbeit eine optimale Grundlage.
- Alle am Flugbetrieb beteiligten Personen wissen, wie sie im Falle eines Zwischenfalls (Unfall, Zwischenfall, vermisstes Flugzeug) reagieren müssen.

Ziele

- Anzahl Luftraumverletzungen wegen mangelhafter Vorbereitung: 0
- Anzahl Zwischenfälle wegen mangelhafter CL-Arbeit: 0
- Anzahl Zwischenfälle am Boden wegen mangelhafter Aufmerksamkeit Bodencrew: 0
- Anzahl meldepflichtiger Zwischenfälle: 0

Operationalisierung

- Piloten steht ein Instrument zur Verfügung, ihre Fehler mit anderen zu teilen («EFA – Erfahrung für Alle»)
- Es erscheinen regelmässige Publikationen, welche die Flight Safety Awareness der Mitglieder erhöhen.
- Alle im Verein tätigen Personen kennen in ihrer jeweiligen Rolle (Pilot, Materialwart, Flugzeugwart, Flugdienstleiter, etc.) ihren Beitrag zur aktiven oder passiven Flight Safety
- Piloten sind sich bewusst, dass Safety ein Teil jedes einzelnen Piloten ist.

Ziele

- Anzahl EFA – Meldungen: > 0
- Anzahl Safety Publikationen: > 5

Fundament: **Safety Kultur**

IST DAS SYSTEM ERFOLGREICH? WELCHE ERKENNTNISSE GIBT ES?

Positives

- Die halbjährliche Befragung lässt Piloten über ihren Trainingsstand reflektieren.
- Einzelne Rollen haben rasch reagiert; z.B. die Wartungsorganisation.

Schwierigkeiten

- Implementierung im Verein ist auf allen Ebenen eine Dauerarbeit.
- Die Grundgesamtheit der Messpunkte für Ziele ist tief; Ausreisser schlagen sofort auf Zielerreichung durch.

Fazit

- Ich glaube nach wie vor daran, dass ein systematischer Ansatz korrekt ist.
- Für die Beurteilung der Wirkung ist es noch zu früh.
- Schlüssel zum Erfolg ist die «Vereinstauglichkeit»: Einfach, unkompliziert, wenig Mehraufwand und trotzdem zielgerichtet.



**DANKE, DASS ICH IHNEN
DIES ZEIGEN DURFTE.**

Hinweise?

Vorschläge?

Fragen?

Ivan.Hausammann-ät-bluewin.ch