

Safety Workshop 2022

Enseignements tirés des travaux de groupe

Travail de groupe

Au début de l'atelier, toutes les personnes présentes ont été priées d'écrire sur un papier ce qu'elles considéraient comme le plus grand risque pour la sécurité dans leur école de vol. Nous avons ainsi 41 annonces de risques, qui ont d'abord été triées en 4 groupes :

- Y a-t-il des thèmes qui sont souvent mentionnés ?
- Y en a-t-ils qui présentent un risque particulièrement élevé ?

Ensuite, chaque équipe a défini un thème comme étant le plus important et l'a traité en suivant des instructions - et avec beaucoup de bon sens ! Il s'agissait en premier lieu de se familiariser avec la systématique. Les résultats des thèmes traités étant en fait des "produits secondaires".

Déclarations des risques

Les 41 déclarations de risques remises le matin provenaient de 27 écoles et associations différentes et peuvent être regroupées de la manière suivante :

- **Manque de formation des pilotes** (8 messages) : on vole généralement trop peu, pour différentes raisons (charge multiple de la famille, profession, etc. ; le vol devient plus complexe (avionique, espaces aériens, etc. = plus de formation nécessaire pour un niveau minimal).
- **que faire après l'obtention de la licence ?** (10 messages) De nombreux pilotes n'ont pas d'objectif clair, les offres de formation continue ne sont pas utilisées = manque de préparation ou mauvaise préparation, d'où une perte de motivation, la surévaluation des compétences conduit à des manœuvres de vol risquées
- **Organisation sur l'aérodrome** (9 messages) pas optimale, entraîne des risques inutiles dans l'exploitation. Par exemple, le planchiste ne connaît pas ses tâches, agitation, manque de discipline, herbe haute à cause des zones protégées, etc.
- **Culture du signalement des incidents insuffisante** (8 messages) : différentes raisons : peur des sanctions ou des conséquences juridiques, manque de "just culture", d'où un manque de confiance, surmenage : toujours plus de prescriptions qui changent en permanence
- **Autres** : lacunes dans l'organisation de la maintenance et de l'entretien, "individualistes" opérant en dehors des groupes de vol ou pilotes isolés qui s'intègrent mal, manque "d'esprit club".

Des enseignements importants

On remarque que:

- De nombreuses écoles de vol sont confrontées aux mêmes problèmes ! Il s'impose alors de chercher des solutions communes.
- Il semble y avoir une aversion généralisée pour la notification. La peur des conséquences juridiques, le manque de confiance dissuadent beaucoup de personnes de signaler un risque.
- De nombreux pilotes ne volent pas assez et, en même temps, l'aviation devient de plus en plus compliquée. Pour beaucoup, le vol à voile n'est qu'une activité de loisirs parmi d'autres. En plus du vol, il y a d'autres activités bénévoles au sein du club, ce qui devient trop lourd pour certains, en plus de la famille et du travail.
- Après la formation de base, qui est clairement structurée et se termine par un objectif, beaucoup sont dépassés par cette "nouvelle liberté". Que faire après le brevet ? Il existe des offres de formation continue, mais c'est maintenant l'initiative personnelle qui est demandée et il s'ensuit la prise de conscience que l'engagement temporel nécessaire est relativement important.

Comment aborder ces problématiques ?

Réactions

Pour que les risques soient identifiés, nous avons besoin d'un retour d'information. Malgré l'obligation, le reporting de l'UE ne fonctionne pas de manière satisfaisante. Les rapports internes des écoles ou des associations sont très importants, mais il y en a malheureusement assez peu.

Nous devons convaincre les pilotes de signaler les observations susceptibles de nuire à la sécurité - pour leur propre sécurité. Pas pour satisfaire à une obligation de déclaration.

Lors de l'atelier, nous avons reçu 41 réactions. Pourquoi ne pas demander aux pilotes et aux élèves pilotes lors de la prochaine AG du club ? :

Note 3 observations relatives à la sécurité que tu as faites au cours de la dernière saison !



Manque de sensibilisation à la sécurité

Les risques détectés ne sont pas signalés. L'ELT et/ou le transpondeur ne sont pas activés, le Flarm ne fonctionne pas parce que le firmware est obsolète. Pourquoi ? Peur d'avouer une erreur ? Peur des conséquences juridiques ? Négligence de leur part ? Que peut-on faire ?

Convaincre !

Lorsque des risques sont identifiés, ils doivent être signalés. Toutes les personnes concernées doivent être convaincues que les observations signalées peuvent permettre de réduire les risques et donc de sauver des vies.

Les collisions et les "near miss" sont malheureusement fréquents. Au cours des dernières décennies, divers moyens techniques ont été introduits qui peuvent nous aider dans la surveillance de l'espace aérien - si nous les utilisons. Les sceptiques doivent être convaincus que, dans l'intérêt de la sécurité, tous les moyens à disposition doivent toujours être utilisés au maximum. Un élève-pilote développe la bonne attitude s'il connaît cette culture de la sécurité dès le début. Nous convainquerons les anciens par des faits.

Manque d'entraînement / routine

Manque d'entraînement des pilotes : on vole généralement trop peu, pour différentes raisons (charge multiple de famille, profession, etc. ; voler devient plus complexe (avionique, espaces aériens, etc. = plus d'entraînement nécessaire pour un niveau minimal).

Remédier à ça par :

- Objectif/Highlight de la saison, vol d'entraînement adapté à celui-ci
- Entraînement à l'extérieur (autres aérodromes, avec TMG...)
- Journées spéciales (concours d'atterrissage de précision, fly-in sur un autre aérodrome, camps...)
- Entraînement sur simulateur (exercices ciblés, faire la différence entre instruire et jouer)

Organisation au sol

L'organisation sur l'aérodrome n'est pas optimale, elle entraîne des risques inutiles dans l'exploitation. Par exemple, le planchiste ne connaît pas ses tâches, il est pressé, il manque de discipline, l'herbe est haute à cause des zones protégées, etc.

- Mettre en place et respecter des procédures définies, c'est ce que garantit un...
- ... un planchiste bien formé et qui prend sa tâche au sérieux
- Le briefing et le débriefing aident à mettre de l'ordre dans l'opération ; lors du débriefing, les observations de manoeuvres/procédures critiques peuvent être discutées.



TLAR

C'est au workshop que j'ai entendu cette abréviation pour la première fois.

That Looks About **Right** = ça a l'air à peu près correct

L'expérience pourrait nous sauver d'une catastrophe dans de nombreuses situations, si nous nous demandons toujours ? Est-ce que cela à l'air comme il le faut ?

- Cette assiette de vol est-elle réaliste (pas l'affichage de la vitesse) ?
- L'altitude actuelle est-elle suffisante pour le vol de retour (pas le chiffre sur l'ordinateur) ?
- L'optique météo correspond-elle à mon parcours encore prévu (et non aux prévisions) ?
- Mon avion n'est-il pas trop lourd pour l'état de la piste (indépendamment de la distance de décollage calculée) ?
- ...

Un thème qui pourrait tout à fait être traité de manière approfondie dans un Safetyworkshop spécifique...

Échanger

Un Intranet est mis en place au sein de la fédération de vol à voile. Cette plate-forme peut servir à l'échange d'activités, d'informations, d'observations, etc. ayant trait à la sécurité. Ainsi, chacun ne doit pas faire toutes les erreurs lui-même.

Chaque hiver, des remises à niveau et autres événements théoriques sont organisés dans de nombreux groupes, souvent en double. Ces événements peuvent être rendus publics, organisés et suivis ensemble.

Les incidents critiques peuvent être communiqués en temps réel, de sorte que les risques identifiés puissent être immédiatement atténués dans les autres clubs également.

Les risques identifiés peuvent être présentés pour être traités ensemble. Ce qui m'impressionne toujours dans les safety workshop, c'est la concentration de connaissances d'experts - utilisons-les donc aussi en dehors du workshop !

