

Culture de la sécurité au niveau des groupements selon l'exemple du GAM Kulm

Le thème de la sécurité accompagne, parallèlement à d'autres thèmes brûlants, le travail de la FSAM.

Malgré que ces dernières années des incidents majeurs, relayés par les médias, nous ont été épargnés, nous ne pouvons nous dispenser, dans nos préoccupations, de veiller à maintenir ce niveau élevé, ou même de l'améliorer encore.

Afin de familiariser nos collègues à nouveau avec la thématique de la sécurité, les règles de comportement les plus importantes sont rappelées à intervalles réguliers dans des articles paraissant dans MFS. A titre d'exemple, on peut mentionner ici le texte sur le comportement à adopter en vol de pente. Dans la présente contribution, nous souhaitons, - en application du principe: fais juste et parles-en – établir un compte rendu des personnes ou groupements qui intègrent le thème de la sécurité dans leur pratique quotidienne. Lorsqu'au sein du comité de la FSAM la question a été posée de savoir quel groupement ou aéromodéliste pourrait être interrogé sur ce thème, le nom de Christoph Jaberg m'est immédiatement venu à l'esprit. Christoph devrait être connu de nombre d'entre vous, on le rencontre fréquemment lors de journées de vol avec son Fokker triplan vert ou son Venom à turbine, ou encore comme remorqueur pour la Swiss Acro Connection ou pour la Communauté d'intérêts grand planeurs (IGG). Outre toutes ces tâches, il exploite une école d'aéromodélisme et anime le Piper Cub de Triengen.

Depuis une année, il assume auprès du GAM Kulm la fonction de directeur de vol/sécurité pour les modèles à voilure fixe. Bien souvent, j'ai pu observer Christoph arriver sur le terrain d'aéromodélisme et constater que des collègues étaient aux prises avec des problèmes techniques. Généreusement, il leur est immédiatement venu en aide, ce qui a souvent eu pour conséquence qu'il n'a plus eu l'occasion de se consacrer à ses propres modèles. De même, en cas de problèmes en l'air, Christoph est souvent appelé, s'il n'a pas déjà remarqué de lui-même la situation d'urgence. Son soutien tranquille et compétent est vivement apprécié de ses collègues.

A la fin d'un beau jour de vol de début d'été sur notre terrain d'aéromodélisme j'ai posé à Christoph quelques questions sur le thème culture de la sécurité au sein du groupement.

Christoph, un groupement a-t-il besoin d'un responsable de la sécurité ?

Sans aucun doute.

Mais ne sommes-nous pas nous-mêmes tous responsables de la sécurité, tant au niveau technique qu'aéronautique ?

En principe oui. A ce sujet, on se réfère toujours au bon sens. Malheureusement, nous devons régulièrement constater avec dépit que cette notion couvre une palette allant de pilotes très conscients de leur responsabilité d'un côté à des collègues désinvoltes et négligents dont le comportement peut conduire à des incidents évitables de l'autre.

Mais pourquoi alors un responsable sécurité du groupement est-il nécessaire, lequel est souvent perçu comme un « policier » . Ne suffit-il pas que les membres se rendent mutuellement attentifs aux manquements dans la pratique de notre hobby ?

Si ce système fonctionnait, ce serait beau, mais ce n'est malheureusement que partiellement le cas. Trop souvent, les relations entre les personnes font obstacle à l'acceptation d'une critique constructive. Souvent aussi, on se contente d'un sourire entendu ou d'un hochement de tête au lieu d'intervenir. D'autres personnes n'osent pas rendre un collègue, peut-être beaucoup plus expérimenté qu'elles, attentif à un risque pour la sécurité. Naturellement, un tel comportement est contraire au but visé et peut se terminer en incident grave.

Cela nous conduit aux qualités requises d'un responsable de la sécurité de groupement. Qu'est-ce qui le caractérise, de quelles compétences doit-il disposer ?

Plusieurs éléments entrent en considération. Tout d'abord, de l'expérience dans une large palette de domaines est indispensable. Celle-ci devrait couvrir en tous les cas toutes les catégories d'activités pratiquées dans le groupement, que ce soit au niveau technique ou aéronautique. Chaque catégorie d'aéronef supplémentaire constitue naturellement un avantage.

Non moins important, si non le plus important, est l'élément de la personne elle-même, de son attitude et de son comportement envers les collègues du groupement, ceci en particulier en situation de crise. Si la relation entre les personnes n'est pas bonne, la critique constructive ne sera pas bien accueillie par le destinataire de celle-ci. Un dialogue dans le style père-enfant est absolument contre-productif, car il va susciter une attitude de défense chez le collègue qui a fait l'objet d'un grief en soi justifié. Tout l'effet est perdu. La discussion doit se faire d'égal à égal et dans une ambiance bienveillante, il convient de s'abstenir de tout jugement. Celui qui a commis une erreur doit être invité à réfléchir à son comportement et aux conséquences possibles de celui-ci. Il faut élaborer ensemble des chemins et des manières de corriger cette situation inadéquate. La façon dont ces discussions se déroulent est déterminante pour leur succès ou leur échec, on se trouve ici sur le fil du rasoir. La personne concernée doit prendre conscience qu'on ne cherche pas à l'enfermer dans un carcan de règles, mais lui permettre de vivre son hobby préféré sans soucis, avec pour résultat que les autres personnes présentes sur le terrain d'aéromodélisme et celles se trouvant dans le voisinage proche se sentent en sécurité. Notabene: naturellement, l'appui et le soutien du comité est indispensable.

Même lorsque tous les points susmentionnés sont respectés par le responsable de la sécurité, les éternels récalcitrants et les rebelles du groupement subsisteront. Comment faut-il agir avec eux ?

L'éventail des possibilités est restreint. Ici aussi s'applique le principe de rester calme et d'en appeler à la raison des personnes impliquées, selon le dicton que que les gouttes qui tombent finissent par creuser la pierre. Si toutes les tentatives d'explications restent vaines et que la sécurité n'est plus garantie, devenant ainsi source d'inquiétude, des mesures plus strictes sont alors malheureusement inévitables. La plus douce d'entre elles consiste dans une interdiction de vol, à tout le moins jusqu'à ce que la situation inadéquate ait été corrigée. Il va de soi que le bien du groupement est ici totalement prioritaire.

Il y a quelque temps, une conférence sur le thème de la sécurité en aéromodélisme a été tenue dans notre groupement, à l'occasion d'une manifestation mensuelle. De telles présentations ont-elles du sens et connais-tu d'autres groupements qui pratiquent de la sorte ?

Absolument, de telles manifestations d'information ont du sens, même s'il arrive souvent que précisément ceux qui sont concernés n'y assistent pas, ne se sentant pas concernés. Mais chez les participants, il y a toujours des points qui, s'ils n'avaient pas été rappelés, seraient tombés dans l'oubli. De tels événements devraient régulièrement être répétés à titre de refresher. D'ailleurs, d'autres groupements que je connais organisent aussi de telles manifestations.

Dans notre structure fédérative, à chaque niveau on trouve, ou on devrait trouver, un responsable de la sécurité. Qu'attends-tu de lui ?

Un échange d'informations intense et naturellement du soutien. Des échanges d'expérience et des workshops réguliers en font partie. De plus, des visites dans les régions, les groupements et sur les terrains d'aéromodélisme sont indispensables, car 4 yeux voient toujours mieux que 2.

Merci beaucoup à Christoph Jaberg pour cette interview

Quelques exemples pratiques

Et comment la sécurité est-elle pratiquée dans l'activité de vol quotidienne au sein du GAM Kulm ?

Le seul aspect financier de la sécurité consiste dans la location de 50 m de terrain supplémentaire en direction du sud. Auparavant, en été le maïs qui avait poussé bien en hauteur arrivait jusqu'au seuil de la piste et gênait en particulier les remorqueurs à l'atterrissage ou nécessitait de la part des planeuristes des approches audacieuses, raides ou „avec un virage en seuil de piste“. Ce danger a ainsi été atténué. De même, les piétons étaient cachés et apparaissaient soudainement directement à côté du seuil de piste. Le fait que, surtout lors de remorquages en direction du nord, le survol du chemin agricole très fréquenté se fait plus haut augmente encore la sécurité. Cette mesure augmente notre loyer annuel, mais cela en vaut vraiment la peine.

A propos de ce thème justement : les chemins agricoles. Ils passent d'un côté directement en bout de piste au nord et d'un autre juste au bord du terrain d'aéromodélisme, parallèlement à la piste en herbe. Ils sont intensément fréquentés par des promeneurs, des personnes promenant leur chien, des bikers et des cavaliers. Le règlement du terrain d'aéromodélisme décrit avec précision comment, pendant l'activité de vol, il convient d'éviter les situations dangereuses dans ces situations, et tout particulièrement avec des équidés. A ce propos, la vigilance des collègues qui ne sont pas en vol est requise pour qu'ils annoncent immédiatement l'apparition de ces facteurs de risque au pilote, afin que celui-ci adapte sa trajectoire en conséquence. En cas de trafic intense sur les chemins agricoles, il arrive fréquemment qu'une deuxième personne se tienne juste à côté du pilote pour pouvoir l'informer immédiatement et l'assister en cas de situation d'urgence. Lors de manifestations d'une certaine importance, on attire l'attention sur l'activité aéromodéliste en plaçant des triopans. Depuis un certain temps, cette mesure est prise par les membres parfois même en cas d'activité de vol normale, preuve que le niveau de conscience en matière de sécurité a progressé.

Respect du règlement relatif à l'activité de vol. Afin que tous les pilotes soient informés de ce règlement, les nouveaux membres et les membres en probation sont convoqués au début de

la saison de vol à un briefing sur le terrain d'aéromodélisme. De cette manière on s'assure que les nouveaux membres connaissent ce règlement et on peut ainsi éviter toute interprétation erronée. Alors que durant les années précédentes, l'application de ce règlement s'était quelque peu relâchée, la situation s'est récemment bien améliorée. Ceci est dû principalement au comportement exemplaire de Christoph Jaberg, qui n'a jamais manqué de rendre les pilotes attentifs à leurs erreurs, avec parfois même des répercussions chez d'autres membres. Il est réjouissant d'observer que le comportement exemplaire de quelques membres au niveau de la culture de la sécurité déteint lentement mais sûrement sur d'autres membres, initiant ainsi un changement plus profond. Quelques autres mesures sont encore dans les tiroirs, il faudra les mettre en place progressivement et de manière ciblée.

Daniel Ziegenhagen