

Handboek

Veiligheids Management Systeem

Vereniging Friese Aero Club

Versiedatum 24-02-2018



Lijst met afkortingen

FAC	Friese Aero Club
VM	Veiligheidsmanager (Eng.: SM = Safety Manager)
VMS	Veiligheidsmanagementsysteem (Eng.: SMS = Safety Management Systeem)
VMT	Veiligheidsmanagementteam ((Eng.: SMT = Safety Management Team)
VRF	Voorval Registratie Formulier

Inhoud

Lijst met afkortingen	2
Revisielijst.....	3
1. Veiligheidsbeleid.....	6
2. Veiligheidsdoelstellingen	8
3. Organisatie	9
3.1 De voorzitter (contact persoon)	9
3.2 De Toezichthouder	9
3.3 De Veiligheidsmanager (Safety Manager)	10
3.4 Het Veiligheids Management Team (Safety Management Team)	10
3.5 De chef instructeur (Head of Training)	10
3.6 De Vertrouwenspersoon (Confidant)	11
3.7 De technische commissie	11
3.8 Commissie lier en rijdend materiaal.....	11
4. VMS-vergaderingen	12
4.1 Veiligheidsoverleg	12
4.2. Risicobeoordeling (Risk Assesment).....	13
4.3. Veiligheidsborging (Risk Assurance)	14
5. Inbreng	16
6. Terugkoppeling	17
7. Promotie veiligheidscultuur	17
8. Conflict	18
9. Lijst met definities	19
Calamiteitenplan Friese Aero Club	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

Revisielijst

Versie	Effectieve datum	Veranderingen
1,0	27 oktober-2015	Eerste versie
2,0	24 februari 2018	Aanpassingen in verband met DTO

Inleiding

Sinds 2016 moet elke zweefvliegclub een veiligheidsmanagementsysteem hebben. Dat lijkt iets nieuws, maar eigenlijk doen we al heel lang aan veiligheidsmanagement. Zo lang het zweefvliegen bestaat zijn we bezig om van gemaakt fouten te leren en proberen we om ongevallen te voorkomen. Op de club gebeurt dat al vele jaren o.a. als volgt:

- **Ochtend briefing**

Bij de ochtendbriefing wordt door de DDI (dienstdoende instructeur) uitgelegd met welke weersomstandigheden we deze dag te maken krijgen en waar we vandaag speciaal op moeten letten. Hij stelt ook elke dag een veiligheidsonderwerp aan de orde. Er wordt niet buiten de voor het zweefvliegen geldende limieten gevlogen.
- **Boekjes EVO en VVO**

De boekjes EVO en VVO die gebruikt worden bij de praktijkopleiding op het veld, beginnen allebei met hoofdstukken over de veiligheidsregels op het veld en in de lucht. Onder toezicht van ervaren zweefvliegers en instructeurs leren de nieuwe leden al de taken zoals kabels aanhaken, kabels uitrijden en het bedienen van de lier.
- **Sociale controle op de startplaats**

De DDI leidt het vliegbedrijf. Hij geeft solo-vliegende leerlingen een briefing voor de vlucht en een debriefing. Hij ziet er op toe dat er veilig gestart wordt en spreekt vliegers op fouten aan. Natuurlijk ziet een DDI niet alles. Mocht de DDI zelf een instructievlucht maken dan melden de zweefvliegers die gevaarlijk situaties gezien hebben dit bij de DDI en de DDI bespreekt dit ter lering met de zweefvlieger.
- **Dagrapport, logboekje en leerlingenvolgsysteem**

Elke vlucht wordt bijgehouden in het logboekje en daar worden bijzonderheden ter lering vermeld. De DDI maakt na elke vliegtag een dagrapport voor de andere instructeurs. Hij vermeldt daarin bijzonder en mogelijk gevaarlijk gedrag of gevaarlijke situaties. De instructeur die de volgende dag DDI wordt via dit systeem helemaal bijgehouden. De vorderingen van de leerlingen worden bijgehouden in een digitaal leerlingenvolgsysteem.
- **Instructeursvergaderingen**

Op de instructeursvergaderingen worden de vorderingen van de leerlingen en de zweefvliegers besproken. Voorvallen die gemeld zijn in de dagrapporten worden besproken en eventueel worden er besluiten genomen over maatregelen om gevaarlijk situaties te voorkomen.
- **Profchecks**

Elke zweefvlieger maakt na drie maanden niet vliegen een checkstart met een instructeur. Instructeurs maken jaarlijks minimaal één checkstart, zweefvliegers met een zweefvliegbrevet (GPL-houders) maken na 25 starts een checkstart en alle solisten maken na 15 starts een checkstart. Bij vliegen bij moeilijke omstandigheden, zoals behoorlijk crosswind, kan de DDI bepalen dat solisten verplicht met een instructeur op de tweezitter vliegen.
- **Veiligheidsavonden**

De club hield vroeger incidenteel wel eens een veiligheidsavond, maar sinds 2013 is dat een vast onderdeel van het jaarprogramma.
- **Theoriecursus in de winterperiode**

In de winterperiode worden er door de instructeurs theorielessen gegeven aan de solisten die het theorie-examen willen gaan afleggen. Alle leden mogen deze lessen bijwonen. Bij alle vakken komen zaken die betrekking hebben op veilig zweefvliegen aan de orde. Vooral bij het van Menselijke prestaties en beperkingen. Bij een goede veiligheidscultuur hoort dat de leden van de zweefvliegvereniging hun theoretische kennis op peil houden.
- **Opvang nieuwe leden**

Nieuwe leden ontvangen een logboekje en het boekje EVO. Daarnaast volgen zij één of meerdere introductielessen.

Veiligheids Management Systeem

Dit handboek beschrijft het VMS (Veiligheids Management Systeem) van de FAC. Wat bedoelen we met een veiligheidsmanagementsysteem? Volgens de definitie is dat:

'Een systematische, preventieve, proactieve en reactieve aanpak van het managen van de veiligheid, inclusief de daarvoor noodzakelijke organisatiestructuren, verantwoordelijkheden, procedures en beleid'.

We deden altijd al aan veiligheidsbevordering, maar voortaan gaan we met een veiligheidsmanagementsysteem op een planmatige en systematische manier aantoonbaar de veiligheid verbeteren.

EASA

Op 8 april 2020 moeten de zweefvliegclubs in de EU voldoen aan de EASA-regelgeving. De zweefvliegclubs worden dan een ATO (Approved Training Organisation) of een DTO (Declared Trainings Organisation), een zweefvliegschool. Elke ATO/DTO moet een VMS hebben. Het hebben van zo'n systeem is sinds 2016 al verplicht.

Doel van het veiligheidsmanagementsysteem (VMS)

Het doel van het VMS is:

'het aantoonbaar en continu verbeteren van de veiligheid'.

Zweefvliegen is een sport die veilig uitgevoerd kan worden. Wie z'n gezonde verstand gebruikt, z'n beperkingen kent en zich aan de regels houdt, die loopt een gering risico. Al vijftig jaar lang is in Nederland één op de 160.000 vluchten fataal. Bij de grote luchtvaart en in het verkeer is het aantal slachtoffers in diezelfde periode meer dan gehalveerd. Bij het zweefvliegen is nog niet zo'n sterke daling te zien. Veiligere zweefvliegtuigen, aandacht voor menselijke prestaties & beperkingen, training van noodsituaties en een goed veiligheidsmanagementsysteem moeten voor een daling van het aantal ongevallen zorgen.

1. Veiligheidsbeleid

Alle leden van de FAC dienen kennis te hebben genomen van dit beleidsdocument.

De Friese Aero Club streeft ernaar om luchtvaartactiviteiten zo veilig mogelijk te laten verlopen. Onze vereniging draagt zorg voor:

- de luchtwaardigheid van vliegtuigen;
- bekwaamheid van de vliegers;
- alle veiligheidsaspecten die betrekking hebben op de vliegopleiding;
- de veiligheid van het materieel dat tijdens het vliegbedrijf gebruikt wordt;
- naleving van wet- en regelgeving en de eigen interne regels;
- bekwaamheden van functionarissen/leden die direct of indirect betrokken zijn bij het operationele vliegbedrijf.

De FAC streeft naar "zero incidents" en zal het volgende stimuleren:

- het vergroten van de kennis van een veilige vluchttuitvoering inclusief vluchtvoorbereiding bij onze leden.
- het inbedden van de veiligheidscultuur in de vereniging.

Om de veiligheidsaspecten te borgen beschikt de vereniging over een Veiligheids Management Systeem (VMS). Het systeem is ontworpen om voortdurend op een gestructureerde manier verbeteringen op het gebied van veiligheid door te voeren. De vereniging heeft hiertoe een veiligheidsmanager aangesteld die het VMS implementeert en onderhoudt.

Naam Veiligheidsmanager (VM) : Dirk Corporaal

De Veiligheidsmanager wordt in onze vereniging ondersteund door een Veiligheids Management Team (VMT)

Naam lid VMT : Age Osinga
Naam lid VMT : Dennis Terpstra
Naam lid VMT : Sjoerd van den Berg

Een belangrijk onderdeel van een Veiligheids Management Systeem is het promoten van een juiste veiligheidscultuur. Onze club streeft ernaar om deze cultuur te onderhouden, daar waar mogelijk te verbeteren en alle leden daarbij te betrekken. Veiligheidsbewustzijn wordt leden vanaf het eerste moment van hun lidmaatschap bijgebracht.

Het voorkomen van voorvallen en ongevallen (preventief, proactief, reactief)

Omdat het voorkomen van ongevallen centraal staat, is het primaire doel van het systeem om preventief en proactief te functioneren. De deelname en inbreng van alle leden is daarbij van cruciaal belang. Alle inbreng wordt als vertrouwelijk beschouwd. Het Safety Management Systeem is uitdrukkelijk niet bedoeld om schuld aan individuen toe te wijzen.

In geval van voorvallen wordt een reactief proces gestart. Bij het onderzoeken van voorvallen staat het identificeren van de oorzaak van het voorval centraal en wederom niet de rol van het

individu of de schuldvraag. Voorvallen zullen daarom anoniem worden behandeld. Het melden van voorvallen is een voorwaarde en getuigt van goed vliegerschap.

Aan de hand van het onderzoek kunnen maatregelen worden genomen om de veiligheid te verbeteren en herhaling te voorkomen.

Alle leden van de vereniging worden regelmatig op de hoogte gesteld van de resultaten van onderzoek, de geïdentificeerde gevaren en de preventieve en corrigerende maatregelen die naar aanleiding hiervan genomen worden.

Een veilige omgeving creëer je samen!

Ik dank u voor uw medewerking,

Het bestuur,

Handtekening

Naam: Matthijs. van Waveren,
Functie: Voorzitter FAC .
Datum: 24-02-2018

2. Veiligheidsdoelstellingen

Het bestuur en de leden van de Friese Aero Club streven ernaar om onze luchtvaartactiviteiten zo veilig mogelijk te laten verlopen. Dat wil zeggen dat wij vliegen met luchtwaardige motor- en zweefvliegtuigen, bestuurd door bekwame vliegers na een goede vluchtvoorbereiding. Verder zullen wij alle van toepassing zijnde regelgeving naleven en de risico's die inherent zijn aan vliegen zo veel mogelijk inperken. Ons streven is dan ook:

- Geen ongelukken
- Het vergroten van de kennis over veilige vluchtuitvoering bij onze leden.
- Een omgeving opbouwen waarbij veiligheid voorop staat en een tweede natuur is

Om dit te bereiken zetten wij alle benodigde middelen in. Hiertoe behoort het introduceren en hanteren van een Veiligheids Management Systeem (VMS). Dit houdt in dat wij ons systematisch en voortdurend verbeteren op het gebied van de veiligheid. Wij hebben hiertoe een Veiligheidsmanager aangesteld die het VMS implementeert en onderhoudt. Een belangrijk onderdeel van een VMS is het hebben van de juiste veiligheidscultuur binnen onze organisatie.

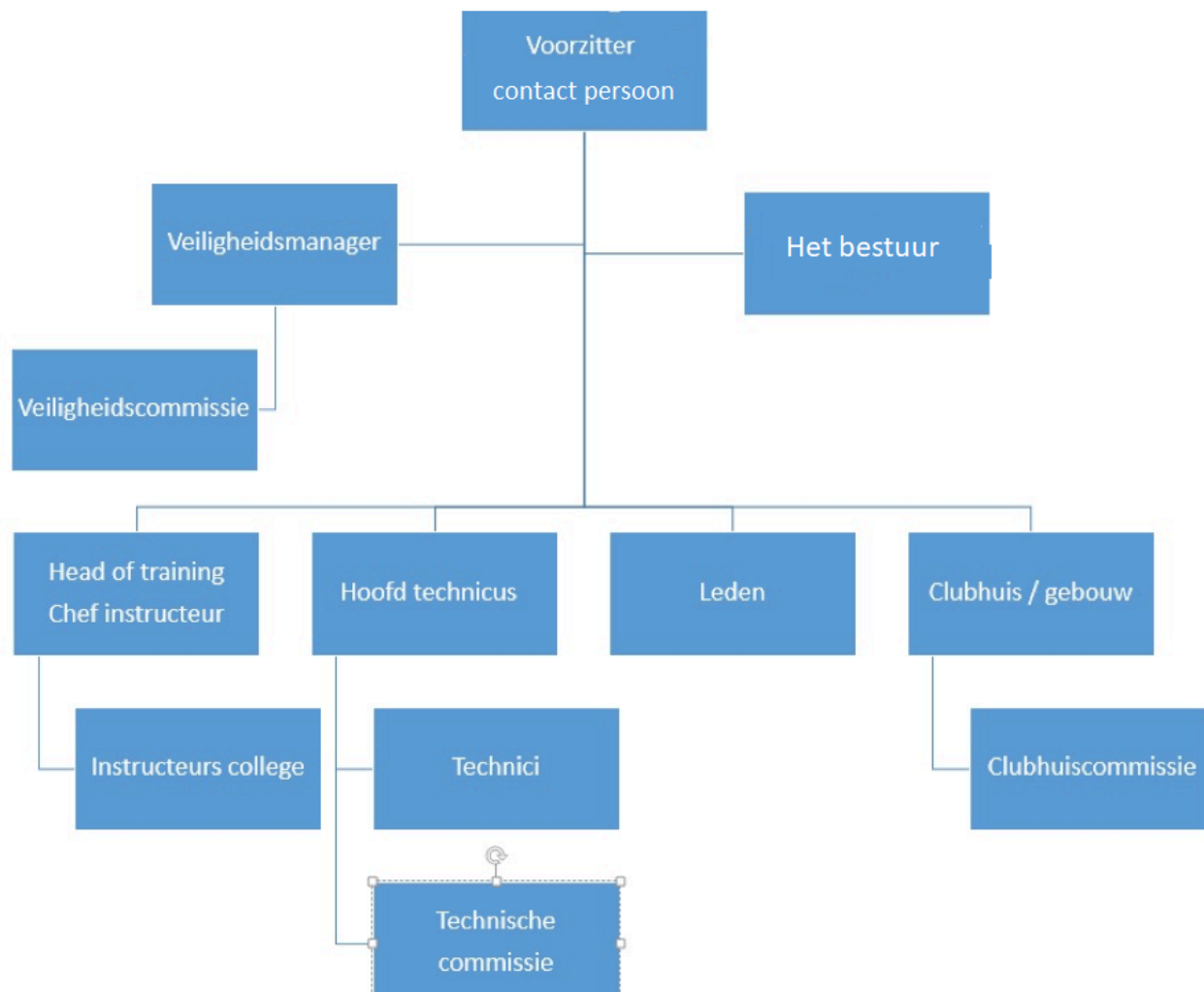
Wij creëren een cultuur waarbij het leren van voorvallen centraal staat en het eerlijk erkennen van fouten gezien wordt als een kans om te leren en als mogelijkheid om de veiligheid van onze luchtvaartactiviteiten te vergroten. Bij het onderzoeken van voorvallen staat dan ook het achterhalen van de oorzaak van het voorval centraal en niet het individu. Zo kunnen wij iets aan de oorzaak doen en de kans op herhaling verminderen. De schuldvraag is niet aan de orde, behalve als er sprake is van nalatig en roekeloos gedrag.

Wel treden wij op tegen het moedwillig begaan van overtredingen tegen de (Nederlandse) wet- en regelgeving en tegen onze eigen regels. Dit gedrag tolereren wij niet. Om te kunnen leren van voorvallen is het nodig dat de leden voorvallen aan ons rapporteren. Wij vragen dan ook om ieders uitdrukkelijke medewerking! Wij garanderen daarbij de anonimiteit van de melder.

De resultaten van de onderzoeken naar voorvallen en mogelijke gevaren, plus de maatregelen die wij nemen naar aanleiding hiervan, publiceren wij op onze veiligheidsavonden, algemene ledenvergaderingen en op onze website. Een veilige omgeving creëren wij samen!

3. Organisatie

In de vereniging zijn de volgende personen bij het VMS betrokken.



3.1 De voorzitter (Contact Persoon)

De voorzitter van de vereniging is eindverantwoordelijke voor alle zaken die de vereniging betreft. Hij is dus ook verantwoordelijk voor het instellen van een VMS binnen de vereniging. Hij is verantwoordelijk voor de veiligheid. Zijn taken zijn:

- het instellen van het VMS
- communicatie met de Veiligheidsmanager en het Veiligheids Management Team;
- het communiceren van veiligheidsgerelateerde zaken binnen het bestuur en naar de leden.

3.2 De Toezichthouder (Het bestuur). Het bestuur ziet erop toe dat regels en afspraken worden nageleefd en dat de opleiding plaats vindt binnen de wettelijke kaders. Het bestuur is verantwoordelijk voor de controle op:

- Het juiste gebruik van de bevoegdheden door en binnen de vereniging
- De juiste toepassing van de trainingsstandaarden
- Op de managementsystemen, handboeken, logs en registraties.

3.3 De Veiligheidsmanager (Safety Manager)

De veiligheidsmanager beschikt over grote kennis en ervaring op het gebied van vliegveiligheid. Hij is als zodanig benoemd door de algemene ledenvergadering. Hij is voorzitter van het VMT. Hij opereert volkomen onafhankelijk binnen de vereniging. Hij heeft naar het bestuur een adviserende taak. De Veiligheidsmanager is voorzitter van het Veiligheids Management Team.

Hij draagt zorg voor:

- het inrichten, onderhouden en actueel houden (**reviewing en revising**) van het VMS;
- het aansturen van het VMS en de verschillende componenten;
- het doen of laten doen van voorval- en **ongevals**onderzoek;
- het opstellen van mitigerende (= risicoverminderende) maatregelen naar aanleiding van voorvalbevindingen (**ongeval**) of risico identificatie;
- het periodiek evalueren van de effectiviteit van genomen maatregelen en mogelijk bijstellen daarvan;
- het onderhouden van de VMS documentatie en archivering;
- de agenda en de notulen van de VMS vergadering;
- het geven van veiligheidsadviezen aan het bestuur;
- het promoten van een juiste veiligheidscultuur binnen de vereniging;
- de communicatie met de vereniging en de leden wat betreft veiligheidszaken;
- de communicatie met disciplines buiten de vereniging. (CIV/OVV/EASA)

3.4 Het Veiligheids Management Team (Safety Management Team)

Het veiligheidsmanagementteam bestaat uit een aantal leden die beschikken over grote kennis en ervaring op het gebied van vliegveiligheid. De leden van het team worden benoemd door de algemene ledenvergadering en dienen het vertrouwen van de leden te hebben. Tot de werkzaamheden behoren het:

- adviseren over VMS-beleid en doelen;
- samen met de VM bepalen van risico verlagende maatregelen;
- monitoren van de invoering van het VMS proces;
- reviewen van de veiligheidmaatregelen en de uitkomsten van onderzoeken;
- met de Veiligheidsmanager (VM) of namens hem laten uitvoeren van onderzoeken naar aanleiding van voorval-en/of gevaarmeldingen;
- het bijstaan van de VM in al de veiligheidstaken/activiteiten, zoals eerder genoemd;

3.5 De chef instructeur (Head of Training)

De Chef Instructeur is met het instructeurscollege door het bestuur verantwoordelijk gesteld voor de opleiding van de leerlingen en de daarmee samenhangende operationele zaken.

De chef instructeur is verantwoordelijk voor:

- dat de opleiding met betrekking tot het zweefvliegen, voldoet aan de betreffende eisen;
- dat er een goede integratie is tussen de praktische en theoretische opleiding;
- supervisie geregeld is op de voortgangspresentatie van leerlingen;
- het (laten) bijhouden van de bevoegdhedenlijst
- dat er een beoordelingssysteem is voor het toekennen en wijzigen van bevoegdheden aan personen die de theorielessen verzorgen;
- het promoten van een juiste veiligheidscultuur binnen de organisatie en vliegerschap van de leden.

- het introduceren van het VMS bij (nieuwe) leden waarbij de nadruk ligt op het onder de aandacht brengen van de verplichting naar de organisatie toe om voorvallen te rapporteren.

3.6 De Vertrouwenspersoon (Confidant)

De Vertrouwenspersoon is het eerste aanspreekpunt waar leden vertrouwelijk klachten over ongewenst gedrag binnen de vereniging kunnen melden of bespreken. Vertrouwelijkheid kan soms nodig zijn als de gebruikelijk communicatiekanalen niet voldoen. Ongewenst gedrag omvat het gedrag van leden die de vliegveiligheid direct of indirect in gevaar brengt en het sociaal functioneren van de vereniging belemmert, zoals (seksuele) intimidatie, agressie, pesten, discriminatie en alcohol- en drugsgebruik. De Vertrouwenspersoon heeft ervaring als coach of hulpverlener en heeft geheimhoudingsplicht en moet het vertrouwen van alle leden hebben. Zijn activiteiten omvatten:

- Verlenen van hulp en advies aan leden die ongewenst gedrag willen melden,
- Nagaan of een oplossing in de informele sfeer mogelijk is,
- Desgewenst begeleiden als leden een melding formeel aan het bestuur willen voorleggen,
- Doorverwijzen naar andere hulpverlenende instanties,
- Adviseren en ondersteunen van de Vertrouwenspersoon en het verenigingsbestuur bij het voorkomen van ongewenst gedrag.

3.7 De technische commissie

De technische commissie zorgt er o.a. voor dat het onderhoud aan vliegtuigen en de daarbij behorende administratie voldoen aan de wettelijke gestelde eisen.

3.8 Commissie lier en rijdend materiaal

De technische rijdend materiaal zorgt er o.a. voor dat het onderhoud aan de lier en de daarbij behorende administratie voldoen aan de wettelijke gestelde eisen.

4. VMS-vergaderingen

4.1 Veiligheidsoverleg

De Veiligheidsmanager heeft samen met het VMT periodiek overleg, waarin uitsluitend veiligheidsonderwerpen aan de orde komen. Het overleg is ten minste 1 keer per jaar en zoveel vaker als dat op basis van inbreng, meldingen en onderzoek gewenst is. De vergaderingen zijn besloten omdat de inbreng vertrouwelijk is.

Indien gewenst kan de Veiligheidsmanager voor sommige agendapunten andere disciplines (instructeurs, technici, bestuur e.a.) uitnodigen, teneinde specifieke deskundigheid optimaal te gebruiken.

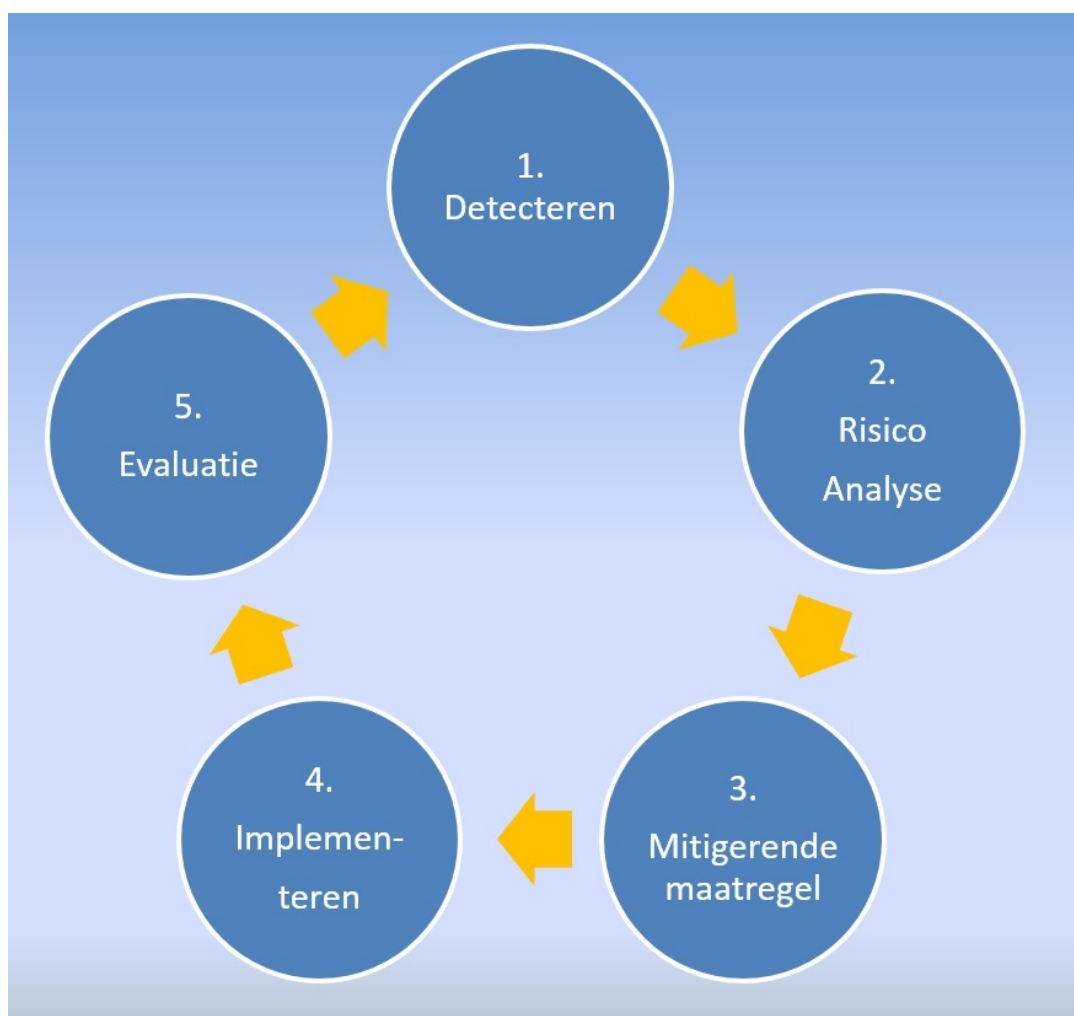
In het Veiligheidsoverleg worden ten minste de volgende onderwerpen besproken:

- de gemelde gevaren, de stand van het onderzoek daarnaar, de voorgestelde maatregelen en de implementatie daarvan (tijdslijn);
- de gemelde voorvallen, de stand van het voorvallenonderzoek, de voorgestelde maatregelen en de implementatie daarvan (tijdslijn);
- geconstateerde positieve en negatieve trends als gevolg van ingevoerde maatregelen;
- de resultaten van het risicomanagement en de op basis daarvan te stellen prioriteiten;
- communicatie met de leden;
- eventuele door het bestuur te nemen beslissingen op het gebied van Veiligheid.

De notulen van de VMS-vergaderingen bevatten geen verwijzingen naar personen die bij een melding, voorval en/of gevaarlijke situatie waren betrokken. De notulen zijn gericht aan de deelnemers van het overleg en worden mede gezonden naar het bestuur, het instructeurscollege en de technici. De notulen worden overeenkomstig de regelgeving minimaal 7 jaar bewaard.

4.2. Risicobeoordeling (Risk Assessment)

Hieronder staat in een cirkel weergegeven hoe het veiligheidsmanagementsysteem werkt.



Het Detecteren Het inventariseren van risico's en het voorspellen van mogelijk gevaren. Er is nog niet iets gebeurd, maar bij niet ingrijpen zou er iets kunnen gebeuren. Het team reageert proactief op mogelijk gevaren en stelt mitigerende maatregelen voor. Het bespreekt positieve- en negatieve trends als gevolg van ingevoerde maatregelen.

Risico Analyse Het incident of voorval heeft al plaatsgevonden. Incidenten en ongevallen dienen per post, per e-mail of online bij het VMT gemeld te worden via het [Voorval Registratie Formulier](#) (VRF) dat op de website van de FAC staat. Ernstige incidenten of ongevallen moeten door de vlieger of de verantwoorde instructeur ook gemeld worden bij de OVV (Onderzoeksraad voor Veiligheid) zoals beschreven in EASA VERORDENING (EU) Nr. 376/2014. De melding kan gedaan worden via: <https://www.onderzoeksraad.nl>

Na de melding bepaalt het team tot welke risicocategorie het voorval behoort. Het team stelt vast of de kans dat het voorval of ongeluk weer voorkomt groot of klein is en of de gevolgen in dat geval zeer groot of zeer klein zullen zijn (zie onderstaande risicomatrix).

Risico kans	Risico consequentie				
	Zeer groot A	Groot B	Serius C	Klein D	Zeer klein E
Vaak	5A	5B	5C	5D	5E
Geregeld	4A	4B	4C	4D	4E
Soms	3A	3B	3C	3D	3E
Zelden	2A	2B	2C	2D	2E
Zeer zelden	1A	1B	1C	1D	1E

Wanneer een al dan niet ernstig incident heeft plaatsgevonden is het natuurlijk van groot belang om te achterhalen wat tot dat incident heeft geleid. Meestal is niet zo zeer de directe aanleiding als wel de diepere achtergrond van belang om herhaling te voorkomen. Indien bijvoorbeeld een harde landing wordt gemaakt door een solist is het niet alleen belangrijk om vast te stellen wat de leerling fout deed, maar zeker zo belangrijk te onderzoeken in hoeverre de wijze van instructie of operationele procedures in werkelijkheid een mogelijke oorzaak zou kunnen zijn voor het incident.

Mitigerende maatregelen Mitigerende (verzachtende) maatregelen genomen om het risico van de gevolgen van een geïdentificeerd gevaar te beperken, oftewel risico verlagende maatregelen.

Implementeren Dit is het uiteindelijk invoeren van maatregelen die het risico tot op een acceptabel niveau terugbrengen. Het is belangrijk om hierbij vast te stellen wie verantwoordelijk is voor die implementatie, hoe het wordt gecommuniceerd naar de leden, welke termijnen worden gehanteerd en wanneer evaluatiemomenten zullen plaatsvinden.

Evalueren Het beoordelen of de risico-verlagende maatregelen daadwerkelijk ingevoerd zijn en het beoogde effect hebben.

4.3. Veiligheidsborging (Risk Assurance)

Risico-verlagende maatregelen (mitigerende maatregelen)

Safety Assurance zal de vraag beantwoorden of de doorgevoerde mitigerende maatregelen werken. Dit zijn de maatregelen die naar aanleiding van een voorval of naar aanleiding van een gevaar identificatiesessie genomen zijn. De vraag die hierbij beantwoord moet worden is of deze maatregelen het eerder vastgestelde risiconiveau naar beneden hebben gebracht.

Deze vraag wordt ten eerste gesteld, en wordt beantwoord, kort na invoering van de maatregel. Daarna zal deze vraag jaarlijks terugkerend worden gesteld door de VM. Tijdens deze safety assurance sessies wordt getoetst of de mitigerende maatregel werkt. Dit kan gedaan worden op verschillende manieren en hangt volledig af van de aard van de mitigerende maatregel. De VM kan bijvoorbeeld interviews afnemen, (les)materiaal bekijken, de operatie bekijken etc.

Bij grote veranderingen worden de maatregelen ook opnieuw bekeken door de VM om te kijken of de veranderingen invloed hebben op de maatregelen (en daarmee op het risiconiveau van eerder geïdentificeerde gevaren) en welke invloed dit is.

Jaarlijkse Toetsing

Alle eerder ingevoerde maatregelen worden hierbij getoetst. De vragen die beantwoord worden, zijn:

- Werken de maatregelen zoals ze behoren te werken?
- Hebben ze nog steeds het beoogde effect op het gevaar?
- Is het risico dat deze maatregelen beperken nog steeds op hetzelfde niveau?
- Hebben de maatregelen geen nieuwe gevaren geïntroduceerd?

Als deze vragen niet met Ja beantwoord kunnen worden, wordt een bevinding geschreven. Deze bevinding wordt door de VM aangeboden aan het bestuur/ de eigenaar en deze zal het binnen een vooraf besproken, en vastgelegde tijdsduur oplossen d.m.v. het instellen van mitigerende maatregelen die ook in het bevindingenregister worden opgenomen. De VM bewaakt de uitgezette tijdslijn voor het sluiten van de bevinding (Dit is inclusief de invoering van de mitigerende maatregelen).

Behalen van de doelen

De tweede manier waarop Safety Assurance wordt toegepast is in het continu monitoren van het behalen van de doelen die de organisatie zich gesteld heeft. De VM bewaakt dat de doelen die gesteld zijn behaald worden. Mocht dit niet het geval zijn, of mocht dit dreigen te gebeuren, zal de VM via het bestuur of eigenaar ingrijpen en er zal een bevinding geschreven worden in het bevindingenregister door de VM. Daarna zullen er mitigerende maatregelen ingevoerd worden, in samenspraak met de verantwoordelijke voor het behalen van het doel, om ervoor te zorgen dat het doel alsnog gehaald wordt. Deze mitigerende maatregelen worden dan in het bevindingenregister bij de bevinding genoteerd.

Audits

Eenmaal per 72 maanden wordt de DTO geaudit/geïnspecteerd door ILT.

Documentatie en archivering

De Veiligheidsmanager (VM) houdt een register bij van ontvangen meldingen, Dit gebeurt op een zodanige wijze dat via dat register ook de voortgang van het onderzoek gevolgd kan worden. In dit register worden oorzaken, gevolgen en risicocategorie volgens een landelijke standaard gecodeerd waardoor een vergelijking met andere vliegverenigingen mogelijk wordt. Na afronding van het onderzoek en de besluitvorming over de maatregelen wordt de melding anoniem gemaakt. Melding, bevindingen en risico-verlagende maatregelen worden bij elkaar gearchiveerd in een veiligheidsarchief en gedurende 7 jaar bewaard.

5. Inbreng

De Veiligheids Manager en het VMT stimuleren alle leden om veiligheidskwesties in te brengen. Het gaat daarbij om veiligheidszaken die direct aan het vliegen gerelateerd zijn. De inbreng kan digitaal via het Voorval Registratie Formulier ingebracht.

Op de website van de FAC staat in het ledenmenu een voorvalregistratieformulier. Dit is een onlineversie en daarmee kan op een gemakkelijke manier een voorval of incident worden gemeld. Wil je een voorval of een incident melden, gebruik dan dit online formulier. Het kan ook via een brief of een e-mail. Alle ingebrachte onderwerpen worden beantwoord.

Behandeling zal altijd vertrouwelijk plaatsvinden. Het is mogelijk om voorvallen anoniem te rapporteren.

Mogelijk zal door de VM of een lid van het VMT een nadere toelichting gevraagd worden aan de inbrenger. Na onderzoek wordt bepaald of vervolg maatregelen nodig zijn of niet en wordt degene die het onderwerp heeft ingebracht geïnformeerd over de voortgang.

In geval van een voorval zal de VM of een lid van het VMT direct worden geïnformeerd en betrokken worden bij het verdere onderzoek. Een rapportage van het voorval zal op het daarvoor bestemde Voorval Registratie Formulier (VRF) plaatsvinden.

6. Terugkoppeling

Binnen onze vereniging zal de Veiligheidsmanager en het VMT gedurende de veiligheidsavond ten minste 1 maal per jaar verslag doen van de stand van zaken rond de ingebrachte en lopende onderwerpen. Ook zaken die bij andere clubs hebben plaatsgevonden en mogelijk van toepassing zijn voor onze club zullen hierbij betrokken worden. Bovendien vindt terugkoppeling plaats door middel van de publicatiemediën van onze vereniging (website, publicatiebord, briefing e.d.).

Voorvallen en andere onderwerpen waarvan na onderzoek blijkt dat mogelijk ook andere clubs er lering uit kunnen trekken, worden middels het VRF gerapporteerd aan de Veiligheidsmanager van de CIV.

7. Promotie veiligheidscultuur

Het voorkomen van incidenten en ongevallen is vooral afhankelijk van een gezonde veiligheidscultuur op de club. De FAC streeft naar zero incidents. Om dat te bereiken wordt geregeld aandacht besteed aan veilig zweefvliegen. Dat gebeurt o.a. door:

- 1. De ochtend briefing** Bij de ochtendbriefing wordt door de DDI (dienstdoende instructeur) uitgelegd met welke weersomstandigheden we deze dag te maken krijgen en waar we vandaag speciaal op moeten letten. Hij stelt ook elke dag een veiligheidsonderwerp aan de orde. Er wordt niet buiten de voor het zweefvliegen geldende limieten gevlogen.
- 2. De boekjes EVO en VVO** De boekjes EVO en VVO die gebruikt worden bij de praktijkopleiding op het veld, beginnen allebei met hoofdstukken over de veiligheidsregels op het veld en in de lucht. Onder toezicht van ervaren zweefvliegers en instructeurs leren de nieuwe leden al de taken zoals kabels aanhaken, kabels uitrijden en het bedienen van de lier.
- 3. Sociale controle op de startplaats** De DDI leidt het vliegbedrijf. Hij geeft solovliegende leerlingen een briefing voor de vlucht en een debriefing. Hij ziet er op toe dat er veilig gestart wordt en spreekt vliegers op fouten aan. Natuurlijk ziet een DDI niet alles. Mocht de DDI zelf een instructievlucht maken dan melden de zweefvliegers die gevaarlijk situaties gezien hebben dit bij de DDI en de DDI bespreekt dit ter lering met de zweefvlieger.
- 4. Dagrapport, logboekje en leerlingenvolgsysteem** Elke vlucht wordt bijgehouden in het logboekje en daar worden bijzonderheden ter lering vermeld. De DDI maakt na elke vliegdag een dagrapport voor de andere instructeurs. Hij vermeldt daarin bijzonder en mogelijk gevaarlijk gedrag of gevaarlijke situaties. De instructeur die de volgende dag DDI wordt via dit systeem helemaal bijgehouden. De vorderingen van de leerlingen worden bijgehouden in een digitaal leerlingenvolgsysteem.
- 5. Instructeursvergaderingen** Op de instructeursvergaderingen worden de vorderingen van de leerlingen en de zweefvliegers besproken. Voorvallen die gemeld zijn in de dagrapporten worden besproken en eventueel worden er besluiten genomen over maatregelen om gevaarlijk situaties te voorkomen.
- 6. Profchecks** Elke zweefvlieger maakt na drie maanden niet vliegen een checkstart met een instructeur. Instructeurs maken jaarlijks minimaal één checkstart, zweefvliegers met een zweefvliegbrevet (GPL-houders) maken na 25 starts een checkstart en alle solisten maken na 15 starts een checkstart. Bij vliegen bij moeilijke omstandigheden,

zoals behoorlijk crosswind, kan de DDI bepalen dat solisten verplicht met een instructeur op de tweezitter vliegen.

- 7. Veiligheidsavonden** De Veiligheidsmanager organiseert samen met het VMT ten minste eenmaal per jaar een veiligheidsavond. Hierbij wordt voorlichting gegeven over veiligheid gerelateerde zaken. Daarnaast zal er een belangrijk deel interactief verlopen
- 8. Theoriecursus in de winterperiode** In de winterperiode worden er door de instructeurs theorielessen gegeven aan de solisten die het theorie-examen willen gaan afleggen. Alle leden mogen deze lessen bijwonen. Bij alle vakken komen zaken die betrekking hebben op veilig zweefvliegen aan de orde. Vooral bij het van Menselijke prestaties en beperkingen. Bij een goede veiligheidscultuur hoort dat de leden van de zweefvliegvereniging hun theoretische kennis op peil houden.
- 9. Opvang nieuwe leden** Nieuwe leden ontvangen een logboekje en het boekje EVO. Daarnaast volgen zij één of meerdere introductielessen.

8. Conflict

Mocht er zich een meningsverschil voordoen waarbij het bestuur een advies van de Veiligheidsmanager naast zich neer legt, dan zal de Veiligheidsmanager zijn functie ter beschikking stellen.

9. Lijst met definities

Gevaar	Een conditie die of een object dat kan zorgen voor letsel, schade aan materiaal en voorwerpen, de verwoesting van materiaal en voorwerpen of de reductie van de bruikbaarheid van materiaal en voorwerpen.
Maatregelen	Mitigerende (verzachtende) maatregelen genomen om het risico van de gevolgen van een geïdentificeerd gevaar te beperken, oftewel verzachtende maatregelen.
Ongeval	Een persoon raakt dodelijk of ernstig gewond en/of het luchtvaartuig loopt schade of een structureel defect op waardoor afbreuk wordt gedaan aan zijn betrouwbaarheid, prestaties of vliegeigenschappen.
Voorval	Voorval of incident is een ongecontroleerde gebeurtenis die niet resulteert in enig letsel of schade, maar die, onder iets andere omstandigheden, een ongeluk had kunnen zijn.
Risico	Weging van de ernst van het gevaar en de kans dat het gevaar zich manifesteert.
Risicomanagement	Het identificeren van gevaren, het kwantificeren van risico's en het vaststellen van maatregelen die tot doel hebben het risico terug te brengen naar een zo laag mogelijk en acceptabel niveau.
Veiligheidsbeleid	Het voortdurend streven naar verbetering van de vliegveiligheid binnen de vereniging. De wijze waarop dit beleid is vorm gegeven is vastgelegd in een document.. De inhoud is bekend bij iedereen die tot deze organisatie behoort en is ondertekend door de voorzitter.
Veiligheids Management Systeem	Een systematische, preventieve, proactieve en reactieve aanpak van het managen van de veiligheid, inclusief de daarvoor noodzakelijke organisatiestructuren, verantwoordelijkheden, procedures en beleid.

Calamiteitenplan Friese Aero Club

Wanneer er een vliegtuigongeval heeft plaats gevonden:

- De DDI heeft de leiding, als die niet ter plaatse is, de startleider.
- Stop het startbedrijf, laat vliegtuigen in de lucht doorvliegen (geen melding over de radio).
- Met (1-2) clubleden (indien aanwezig een EHBO-er of BHV-er) en communicatiemiddelen naar de ongevalsplek.
- Stel vast wat de situatie is. Bij letsel: Alarmeer de basis en 112

Alarmeren bij letsel:

- Bel 112, de alarmcentrale voor een ambulance.
Houdt de telefoonverbinding open, want de alarmcentrale geeft professionele instructies hoe te handelen tot de hulpdiensten er zijn.
- 058-2348120 / 06-5121731 Officier van Basis Dagdienst
Laat de OBD de plaatselijke hulpdiensten oproepen

In geval van brand:

- 058-2346236 Brandweer Vliegbasis
- 058-2348120 / 06-5121731 Officier van Basis Dagdienst

Bij schade aan militaire objecten:

- 058-2346390 Kon. Marechaussee
- 058-2348120 / 06-5121731 Officier van Basis Dagdienst
- 058-2346737 / 06-20425953 Lucht-Verkeers-Leiding EHLW

Advies:

- Blijf kalm
- Inventariseer of er een BHV-er of EHBO-er op het veld aanwezig is
- Bij twijfel over wel of geen letsel: Altijd 112 laten komen !!!)
- Stuur een auto naar de poort om de ambulance op te wachten en laat deze op de basis voor de ambulance uit rijden naar de plaats van het ongeval

De DDI meldt voor het wrak verwijderd wordt :

- 058-2346737 / 06-20425953 Lucht-Verkeers-Leiding EHLW
- 0800 6353 688 OVV (Onderzoeksraad voor de Veiligheid)
- 0800-1814 Kon. Marechaussee
- Na vervoer slachtoffer(s) z.s.m. contact/info familie regelen
- Opvang betrokkenen (crisiscentrum)
- Wrak eerst **ná** vrijgave (door KLPD / OVV) borgen/opbergen
- Contact met de pers alleen via DDI of voorzitter club.
- Later op website CIV bij: verplicht melden ongeval, kijken voor verdere acties: Zie: <http://zweefportaal.nl/ongeval>