Convention FSA 2018

Synthèse atelier FH Appréciation des risques.

Pourquoi un atelier FH sur l'appréciation des risques ?

La plupart des accidents est la conséquence visible d'une combinaison aléatoire d'erreurs et de dysfonctionnements.

La probabilité d'une combinaison complète est heureusement faible mais il n'est pas rare qu'un ou plusieurs facteurs soient rencontrés au cours d'un meeting, sous la forme d'un évènement en apparence anodin.

Ces évènements, avec ou sans conséquence visible, intéressent tous les acteurs d'un meeting (Organisateurs, Directeurs des vols, Pilotes,…).

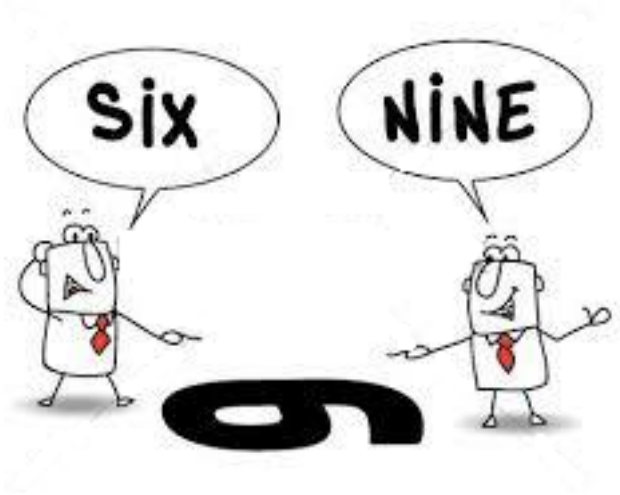
La connaissance collective est l'outil le plus puissant dans la gestion du risque. Nous avions la chance de pouvoir réunir plusieurs dizaines d'organisateurs, DV et pilotes afin de leur permettre d'échanger leurs points de vue sur l'appréciation et l'analyse des risques pouvant conduire à des accidents.

En effet, il faut être en avance sur les accidents possibles. De réactive, la prévention devient ainsi proactive.

« La sécurité est un combat permanent et obscur, chaque point faible non détecté entraîne un jour ou l'autre une défaite c'est-à-dire un incident ou un accident, mais personne ne peut dire quand. » James Reason

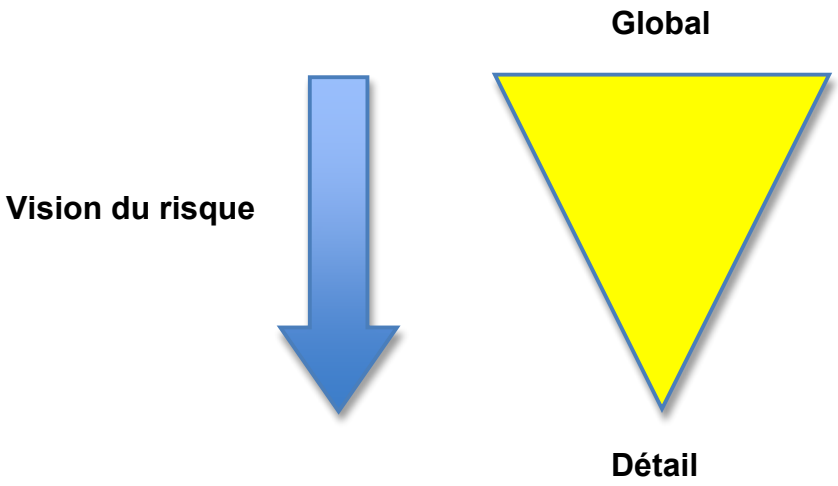
Le premier constat est qu'il est très difficile d'établir une liste de risques potentiels.

Une des raisons est que l'appréciation des risques est variable. Elle évolue en fonction de l'expérience de chaque acteur mais aussi en fonction de la place qu'il occupe.



Les Organisateurs et les Directeurs des vols : Ils portent plusieurs casquettes.

La préparation d'un meeting est longue et fastidieuse. Les Organisateurs doivent déployer, pendant des mois, des trésors de motivation et de compétences pour mettre en place l'ensemble des rouages d'une mécanique complexe et bien huilée. Leur échelle de la vision du risque va du macro événement (ex : mouvement de foule) au micro événement (ex : annulation d'un créneau de démo).

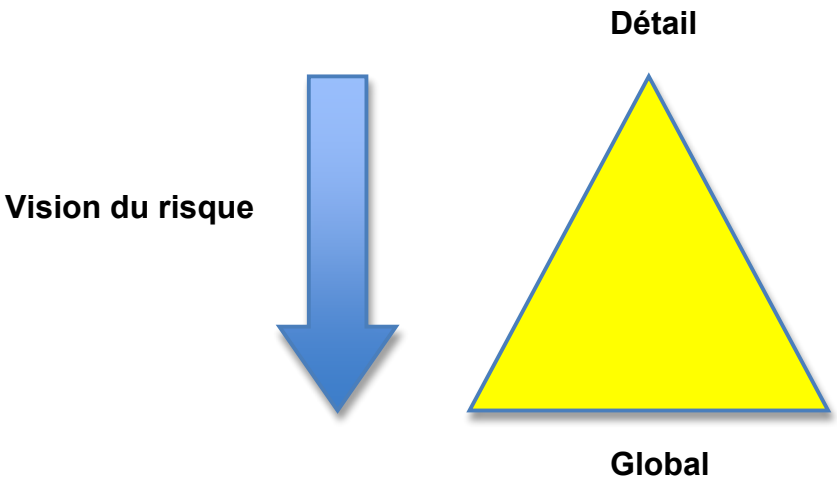


Un événement supplémentaire (demande d'un créneau de départ) risque d'insérer un grain de sable dans cette mécanique.

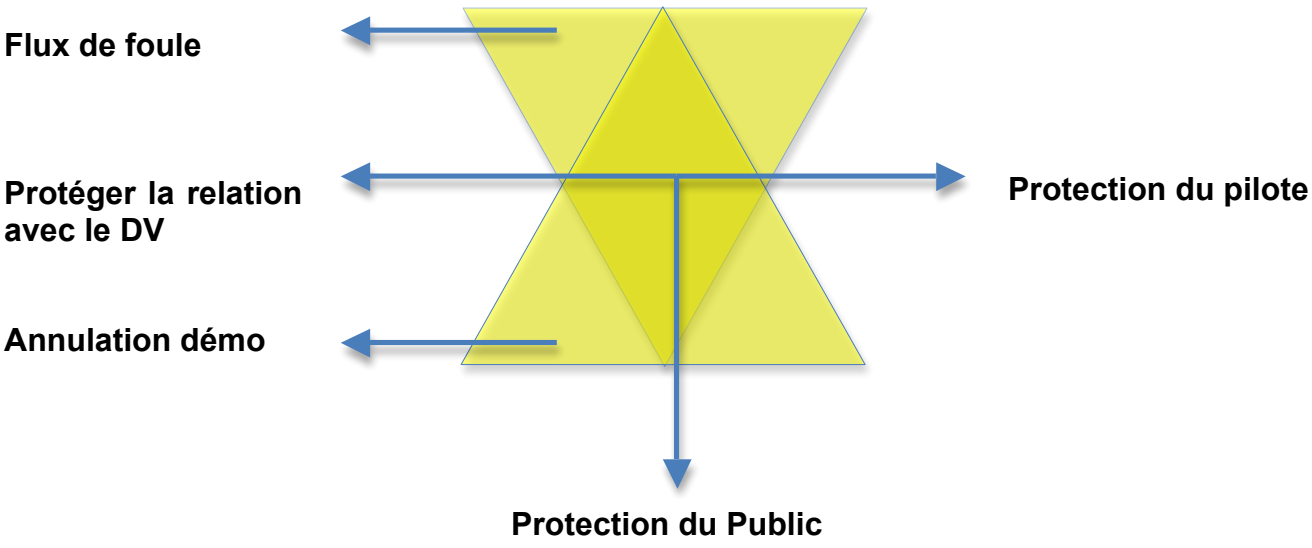
Les pilotes :

Leur démonstration sur un meeting est également le fruit d'un processus long et complexe. Ils ne peuvent pas être qualifiés de variable d'ajustement. Ils peuvent s'adapter mais leur élasticité a des limites. Celles du facteur humain.

Leur échelle de la vision du risque est inversée par rapport à celle des organisateurs. Elle va d'un micro événement (ex : absence d'un groupe de démarrage au moment de la mise en route) vers ce qui représente pour eux un macro événement (ex : annulation de la démo). Autant d'irritant (stress, hurry up syndrome, fatigue, irritation, etc.) qui pourront conduire à une erreur ou à un dysfonctionnement.



La superposition des deux visions est intéressante. Elle met en évidence une partie commune des deux visions (au centre) et des parties dépendantes de chaque acteur. Nous voyons bien que la vision des risques n'est pas la même pour chacun. Ce qui est important pour un organisateur ne le sera peut être pas pour un pilote et vice versa.



Les points communs : Protéger.

Protéger la relation avec le DV :

Le Directeur des vols doit avoir une vision d'ensemble de l'activité aérienne. Cela passe par un endroit dédié calme avec une vision dégagée sur l'activité y compris vers le haut. Il doit être protégé des distractions, bruits, interruptions de tache, irritants et de toutes pressions inutiles. Autant de sources d'erreurs et de dysfonctionnements. Ils doivent se ménager des marges, savoir déléguer et savoir dire NON !

Protéger les pilotes :

Les pilotes doivent être protégés de toutes sources inutiles de déconcentration pouvant entrainer des oublis ou des erreurs.

Parmi les irritants cités lors de l'atelier on retrouve :

- Le manque d'information sur l'emplacement du point de stationnement ;
- Ou se restaurer, se reposer, s'hydrater, se mettre au calme ;
- Comment se déplacer, stocker du matériel ;
- Comment se rendre à l'hôtel ;
- Pourront ils se reposer efficacement ;
- Comment évolue l'horaire du créneau de démo ;
- …

Un pilote ne devrait pas être dérangé pendant les 30 mn qui précèdent son créneau de démonstration.

Protéger le public :

C'est une des préoccupations principales de chaque acteur mais leur vision est différente.

Pour les pilotes et les DV il s'agit d'éviter le survol du public, qu'il soit atteint par l'aéronef en cas de panne ou par une partie de celui-ci en cas de perte d'élément.

Pour les organisateurs il s'agit de pouvoir canaliser le public en cas d'événement imprévu.

La visibilité des évènements

Au cours de chaque meeting et dans tous les cockpits du monde, des erreurs, des anomalies et des dysfonctionnements de tout types peuvent être observés.

La plupart n'ont pas de conséquence visible, soit parce qu'ils sont rapidement détectés et corrigés, soit parce que les circonstances font que l'anomalie ne peut pas avoir de conséquence ce jour-là.

Une erreur d'appréciation, la fatigue, le sous entraînement, la mauvaise compréhension d'une situation sont des anomalies sérieuses en soi mais elles peuvent n'avoir aucune conséquence observable pour l'ensemble du milieu comme pour le pilote concerné.

Il n'existe pas de différence de nature entre les évènements produisant des conséquences (donc visibles) et des évènements sans aucune conséquence (pouvant rester invisibles). Mais les uns ont beaucoup plus de chance d'être pris en compte, analysés et exploités parce qu'ils sont facilement observables tandis que les autres peuvent rester ignorés jusqu'à ce que des conséquences plus graves les mettent en évidence.

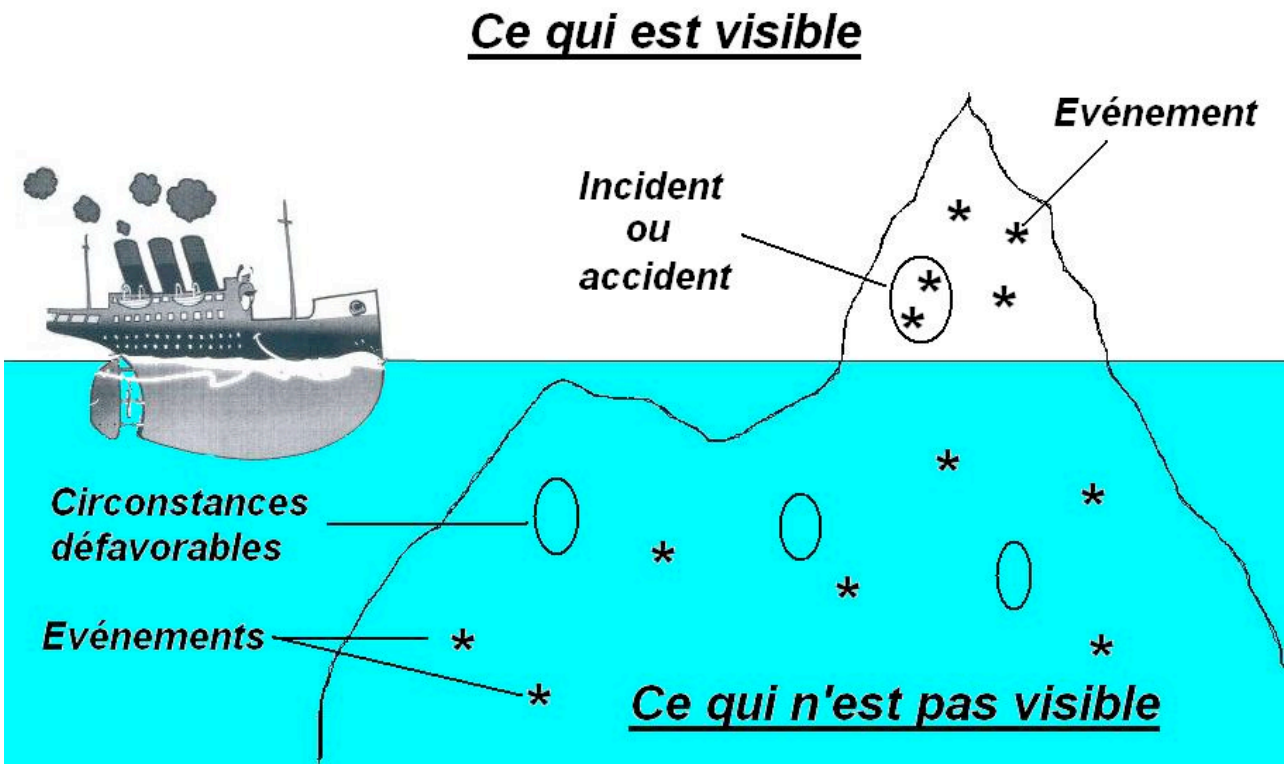
De plus, la partie visible d'un évènement est rarement directement exploitable pour la prévention, il est trop tard.

Les évènements facilement observables, en particulier les évènements techniques, sont naturellement mieux suivis et généralement mieux traités. Mais plus de 70% des accidents sont liés à des évènements non techniques. Beaucoup appartiennent malheureusement à la famille des évènements à faible visibilité.

Un exemple :

Le dépassement d'un axe de démonstration par un pilote entraîné, calme, serein et reposé ne présentera pas de danger. Le même dépassement d'axe de démonstration par un pilote stressé, fatigué et déshydraté par une longue journée sur un parking surchauffé n'aura peut être pas les mêmes conséquences. Il en va de même de la gestion d'une panne mécanique.

C'est la théorie de l'iceberg illustrée par le dessin ci-dessous.



Le retour d'expérience.

La majorité des incidents a une faible visibilité. Il est possible que la première action de prévention ne soit décidée qu'après un incident sérieux.

L'incident risque même d'être considéré comme unique et non significatif puisque aucun évènement n'avait été rapporté auparavant.

Une étape importante consiste à vérifier la visibilité des évènements liés à chaque domaine de risque puis à l'améliorer là où c'est nécessaire grâce à des retours d'expérience.

Cependant ceux-ci sont fragiles. Celui qui rapporte une expérience vécue doit avoir la certitude qu'il sera écouté et compris, et que sa démarche est utile.

Vers une activité plus sûre ?

Une activité sûre n'est pas nécessairement synonyme d'une activité sans défaillance ou dysfonctionnement, ni même sans incident (car cela n'existe pas).

Les évènements les plus intéressants pour la prévention ne sont pas nécessairement les plus visibles.

Ces dysfonctionnements revêtent toujours un double aspect : l'erreur ou le dysfonctionnement « local » d'un ou de plusieurs acteurs de première ligne et la défaillance d'une organisation qui a « rendu » possible ces défaillances ou qui n'a pas prévu de défenses suffisantes.

Au carrefour de ces deux approches nous retrouvons la notion de rigueur. Ces deux positions semblent inconciliables, mais elles sont en fait complémentaires.

La rigueur est un ensemble de qualités propres à l'individu qui inclut l'expression de sa volonté, de sa compréhension, de son adhésion à l'objectif de sécurité, et d'une certaine façon de sa liberté individuelle.

L'aviation ne peut pas être sûre sans l'engagement personnel de tous ses acteurs.

Mais la rigueur est aussi le résultat d'une éducation, l'appropriation personnelle d'une **culture sécurité des vols** et la mise en œuvre d'un savoir faire collectif.

Merci à tous, bon meeting et volez prudemment.

Christophe BRUNELIERE.