

S'intéresser aux Facteurs Humains, pourquoi faire ?

L'aéronautique est une activité à risques, certes maîtrisés, mettant en œuvre des systèmes, parfois complexes où la gestion de la sécurité est un facteur déterminant.

Nous sommes tous les acteurs du premier cercle de la sécurité et toutes les remarques et suggestions peuvent apporter un « plus » dans l'amélioration de la juste culture.

La « Juste Culture » vise à garantir un cadre de travail constructif et de confiance se focalisant sur l'amélioration continue du niveau de sécurité et non sur la recherche de responsabilités individuelles.

Piloter n'est pas une activité anodine, tous les événements déplaisants qui ponctuent la vie courante, oublis, maladresse, méprises au moment sont parfaitement connus. Ces événements, d'une totale banalité dans la vie de tous les jours, ne le sont plus à bord d'un aéronef.

Une mauvaise appréciation de la météo, une pression importante, consécutive à la mission, une fatigue accumulée, un événement sociétal, un détail mal apprécié, une humeur irritable, peuvent générer des conséquences dramatiques pour le pilote et son environnement.

La prise en compte du Facteur Humain a pour objectif d'éviter au pilote de se trouver dans des situations qui dépassent ses capacités cognitives.

Le risque...

L'inconscience des risques qui nous menacent rend vulnérable.

Cette appréciation du risque potentiel doit être intégrée dans l'esprit et le comportement de chacun. Celle-ci doit s'articuler entre la prudence nécessaire pour la sécurité et l'enjeu du vol envisagé. Il est donc nécessaire de **bien comprendre que le niveau de sécurité dépend principalement de l'individu !**

Il faut le savoir et l'accepter.

Les prés requis...

C'est d'abord et surtout un état d'esprit, sans cet état d'esprit, cette imprégnation, cette conviction, ne peut véritablement modifier les comportements. La réduction d'au moins **50% les risques d'erreurs de jugement** dans les décisions est l'objectif.

Ces risques étant à l'origine de la plupart des accidents.

Pourquoi est-ce si efficace...

La prise en compte du Facteur Humain, en ciblant sa manière d'agir avec ses fragilités propres, réduit les situations à risques liées à l'environnement. Ceci revient à passer de la case pilotage à la case Pilote, en bref, il ne suffit pas de **« bouger habilement le manche » pour devenir un bon pilote, c'est plus compliqué que cela...**

Le pilotage relève de la technique pure. Cependant, être pilote signifie beaucoup plus, c'est un savant mélange entre, **ce que l'on sait faire, ce que l'on peut faire et ce que l'on doit faire.**

La manière d'agir, dans la vie courante, est une chose qui doit être laissée au placard lors de la prise en compte d'un aéronef.

- Les événements anodins de la vie courante ne le sont plus du tout en vol.
- Ne compter que sur soi pour sa sécurité.
- Tracer soi-même les lignes à ne pas franchir.
- Être attentif aux procédures réduit les risques d'accidents



Pour résumer...

Il y a une composante réglementaire et administrative faisant partie intégrante du prisme de la qualité, on voit bien que l'essentiel de la sécurité tourne autour de la **connaissance du Pilote** et de son **Attitude**.

En effet, la plupart des écarts de sécurité trouvent leurs racines dans la **manière d'agir**.

C'est donc la culture de la sécurité qui peut faire la différence en agissant sur les composantes suivantes:

Quelques éléments factuels qui peuvent aider à matérialiser le concept de la « juste culture »...

- Entre le succès et l'échec, l'écart est parfois ténu.
- La confiance en soi est un allié précieux.
- Poser des questions, c'est savoir ne pas laisser s'installer le doute s'installer
- Trouver une solution à un problème plutôt que passer à autre chose.
- Apprendre à mieux se connaître et donc à mieux comprendre.
- Comprendre ses propres limites pour éviter les situations critiques.
- Avoir conscience de la méconnaissance de paramètres relève de la performance donc de la sécurité.
- Garder à l'esprit que ce sont les systèmes les plus mal connus qui poseront toujours le plus de problèmes.
- Analyser objectivement la situation avant toute décision.
- En vol à vue les impondérables peuvent être nombreux. Ils se combinent parfois avec des situations mal maîtrisées, comme par exemple, le mauvais temps et une faible quantité de carburant.
- **Prendre une décision, sans attendre, préserve une marge de manœuvre !**
- Carburant suffisant, cœur léger, la panne de carburant en vol c'est autre chose.
- En vol, la différence entre une situation normale et une situation périlleuse tient à peu de chose, comme l'épaisseur de l'aiguille d'une jauge ou la diminution du plafond.
- Une bonne connaissance de la machine peut se transformer en compétence, c'est à partir de ce constat que celle-ci va agir sur nos décisions.

On a toujours le choix, en s'y prenant à l'avance, mais ne pas confondre les erreurs d'appréciation avec les indisciplines.

Bons vols...

Laurent Kerbrat
CSV Normandie