Fédération Française Aéronautique

Guide du Correspondant Prévention Sécurité

A destination des CPS des ATO et DTO fédéraux

Commission Prévention Sécurité - FFA

Edition 2 - Novembre 2020

PREAMBULE

Ce guide n'est pas un recueil de règlements, ni une reprise des tâches du Correspondant Prévention Sécurité (CPS) qui sont bien définies dans la fiche de poste du CPS éditée par la FFA se trouvant en fin de ce guide, ni une documentation exhaustive sur la sécurité.

Ce guide est juste une aide regroupant les points essentiels de la sécurité pouvant répondre aux questions que peut se poser le CPS dans l'exercice de sa fonction.

Ce document a été édité par la Commission Prévention Sécurité de la FFA. Toutes remarques ou suggestions concernant ce document devront être adressées par mail à : contactrex@ff-aero.fr avec pour objet le nom du document.

L'ensemble de ce document et chacune de ses annexes pris séparément relèvent de la législation française (Art. L.112-2) et internationale sur les droits d'auteur (Art. L.335-2, L.335-3, L.335-4) et plus largement de la propriété intellectuelle (Incluant notamment la protection au titre du droit d'auteur, du droit des marques, du droit des bases de données, etc...).

Tous les droits de reproduction, de représentation et de communication publique sont réservés, y compris pour les documents téléchargeables et représentations visuelles, audiovisuelles, photographiques, iconographies ou autres.

En dehors de l'utilisation dans un aéroclub affilié à la Fédération Française Aéronautique, la reproduction de tout ou partie de ce document sur un support papier ou électronique, quel qu'il soit, est formellement interdite sans l'autorisation préalable de la FFA. Cette reproduction ou publication, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon, sanctionnées par les articles L.335-2 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

Art. L.122-4. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayant droit ou ayant cause est illicite. Il en est de même pour la traduction, l'adaptation ou la transformation, l'arrangement ou la reproduction par un art ou un procédé quelconque.

Table des matières

Table des matières 3

1. Pourquoi un Correspondant Prévention Sécurité ? (CPS) 4

2. Evolution de la sécurité depuis l'arrivée du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) 4

2.1. Chronologie 4
2.2. Règlement (UE) 376/2014 5
2.3. Notion de « Culture Juste » 6
2.4. Règlement (UE) 2015/1018 6
2.5. Traitement global de tout évènement avec REXFFA. 8
2.6. Récolte successive des éléments d'un évènement 8

3. Notions de base sur la sécurité 9

3.1. L'erreur est humaine 9
3.2. De l'erreur à l'accident 12
3.3. Accidentologie – Taxonomie 13

4. Politique de sécurité – Culture de sécurité 15

4.1. Gestion proactive de la sécurité 15
4.2. Politique de sécurité et culture juste mise en place par les responsables 15
4.3. Culture de la sécurité pour les pilotes – Le TEM 16
4.4. Culture de la sécurité pour tous : Le Retour d'Expérience REX 17

5. Entretien des personnes concernées par un évènement. 17

5.1. Préambule 17
5.2. Principes 18
5.3. Conduite de l'entretien 18

6. Fiche de Poste CPS 19

6.1. Rôle, Missions et Moyens du Correspondant Prévention Sécurité – FFA 19

7. Définitions 20

8. Lexique 21

9. Mon CPS Régional 21

1. Pourquoi un Correspondant Prévention Sécurité ? (CPS)

- Parce que la règlementation a évolué et que l'accent est mis sur la culture de sécurité, la proactivité, la collecte et le traitement des évènements de sécurité.
  - ✓ Aussi, le CPS est essentiel pour accompagner cette évolution et pour solliciter le retour d'expérience en garantissant la confidentialité des déclarants.

- Parce que la seule « visibilité » avant l'accident en aviation légère vient du retour d'expérience sur nos erreurs (l'exploitation d'enregistreurs n'étant pas obligatoire sur nos avions).
  - ✓ Aussi, Le CPS, qui collecte les évènements, a un rôle essentiel de surveillance et d'alerte sur le risque d'accident pour son aéroclub, pour son DTO ou ATO, pour la FFA et pour la DGAC.

- Parce que l'erreur humaine est la cause principale des accidents.
  - ✓ Aussi, le CPS doit démystifier les erreurs pour que les pilotes se confient plus facilement à lui au moindre doute pour faire un REX avant même que l'incident ou l'accident ne se produise.

- Parce qu'enfin, le CPS, le plus proche de ses pilotes et de leurs évènements de sécurité est tout désigné :
  - Pour assurer le lien entre les pilotes, et les responsables de l'aéroclub, du DTO ou de l'ATO et les CPS régionaux.
  - Pour assurer le lien entre les responsables des services de l'aérodrome et les responsables des autres activités sur le terrain par sa connaissance des risques associés à l'environnement proche, notamment, pour initier et faire vivre la fiche ICARUS de son aérodrome.
  - Pour être en fait un animateur indispensable de la sécurité des vols.

2. Evolution de la sécurité depuis l'arrivée du Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

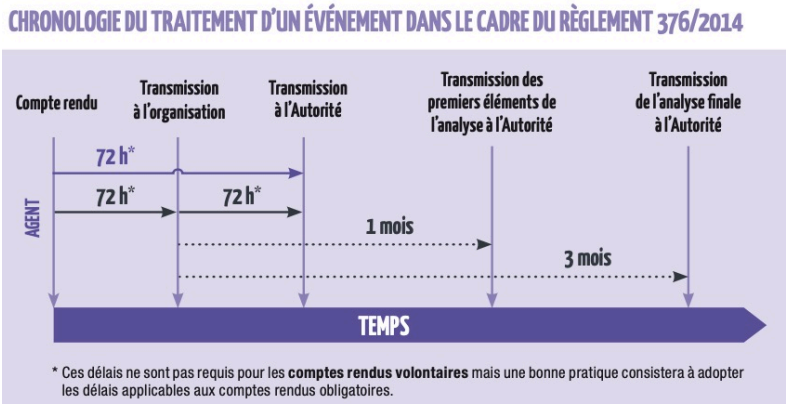
2.1. Chronologie

- En 2006, **l'OACI recommande la mise en œuvre du SGS** :
  - Pour passer d'un processus « **réactif** » (attendre qu'un accident se produise, pour réagir) à un processus « **proactif** » (réagir avant l'accident sur tout signal ou évènement précurseur).
  - Pour demander aux **organisations** de s'impliquer elles-mêmes dans la sécurité
  - Pour que les organisations rendent **non punitif** la notification d'évènements de sécurité afin de prendre en compte la moindre préoccupation signalée par les personnels.
- En 2013, **l'EASA** demande **la mise en place du SGS** dans les aéroclubs passant **ATO**. Règlement **(UE) 1178/2011**.
- En 2015, **l'EASA** met en œuvre pour les aéroclubs le règlement (**UE**) **376/2014** et son règlement d'exécution (**UE**) **2015/1018** pour **renforcer et protéger la notification d'évènements** de sécurité.
- En 2019, l'EASA exige pour les aéroclubs passant **DTO**, en plus **du traitement des évènements** de mettre en œuvre **une politique de sécurité.** Règlement **(UE) 2018/1119**

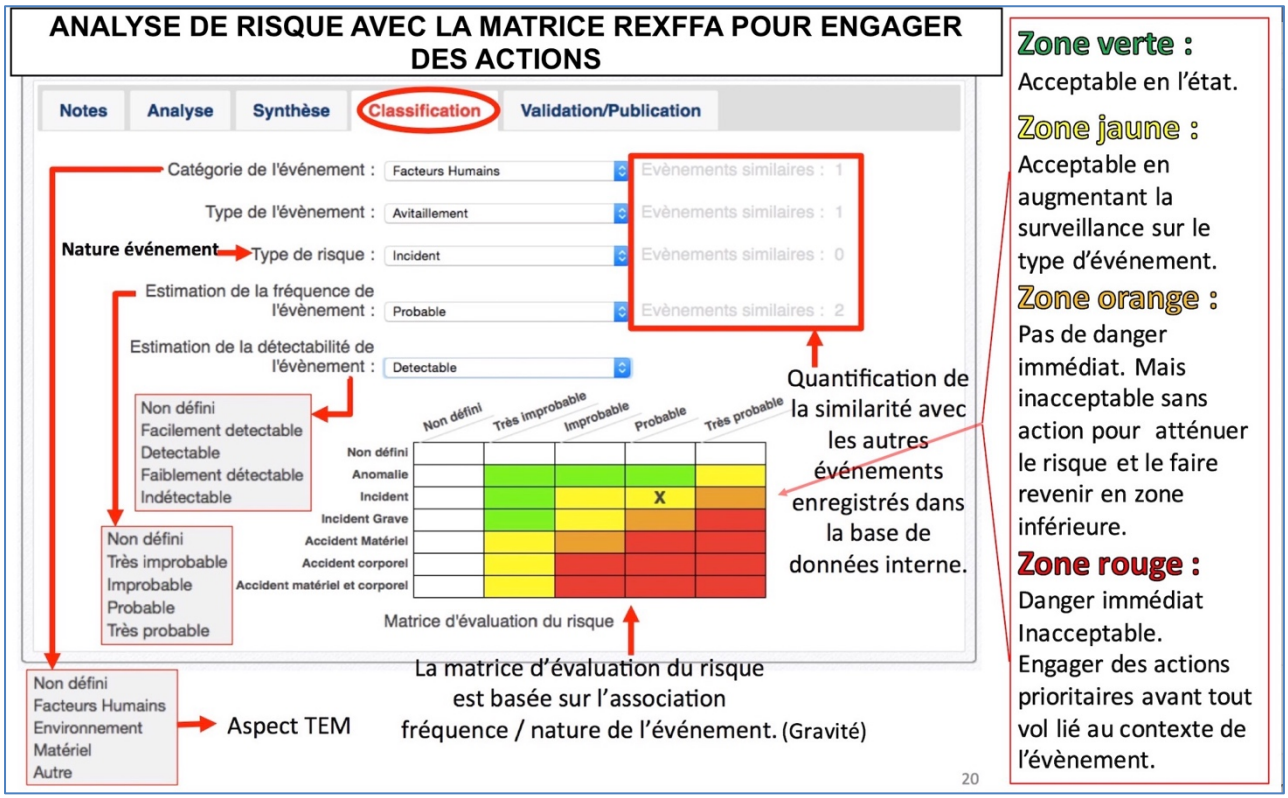
2.2. Règlement (UE) 376/2014

- La DGAC diffuse un livret résumant le règlement UE 376/2014.
  Guide "Incidents : notification, analyse et suivi". Règlement (UE) 376/2014. 2ème édition
  Disponible à l'adresse :
  https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/guide_notifier_incident.pdf

- Points clef du règlement.
  - Qui notifie ?
    - Toute personne ayant une activité dans le domaine de l'aviation, même de l'aviation légère (pilote, agent AFIS, contrôleur…).
  - Quoi notifier ?
    - Obligatoirement tout évènement listé à l'annexe 5 du règlement 2015/1018 (en pratique tout incident grave).
    - Volontairement tout évènement que le notifiant trouve utile aux autorités pour l'amélioration de la sécurité.
  - Chronologie du traitement d'un évènement lorsque sa notification est obligatoire.



- L'analyse du risque.
  - Extrait du guide DGAC *: Tout événement que vous notifiez à l'autorité doit être classifié par vos soins au regard des risques pour la sécurité*.
    Cette analyse du risque avec REXFFA est demandée dans la politique de sécurité du DTO et dans le SGS de l'ATO pour tout évènement.



- Encouragement à la notification volontaire.
  - Extrait du guide de la DGAC : *« …Il est important que vous encouragiez une notification volontaire utile (c'est-à-dire centrée sur les événements les plus pertinents pour la sécurité aérienne) »*.

- Protection des notifiants.
  - Extrait du guide DGAC : *Pour libérer les individus des craintes qu'ils pourraient avoir à notifier…le règlement 376/2014 a prévu des protection… qui s'exercent vis-à-vis d'actions éventuelles de l'organisation et de l'administration… qui s'inscrivent dans un dispositif dit de « culture juste », que chaque organisation a désormais obligation de formaliser sous la forme de règles internes.*

2.3. Notion de « Culture Juste »

➢ Définition donnée dans le règlement UE 376/2014 : *« Culture juste », une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.*

2.4. Règlement (UE) 2015/1018

➢ L'annexe 5 du règlement pour les aéronefs non complexes : ≤ 5,7t, ≤ 19 sièges passagers, monopilote, non équipé de réacteur, ni de plus d'un turbopropulseur.

- Liste en annexe les évènements obligatoires à notifier aux autorités.

1.1. Opérations aériennes

1) Perte de contrôle involontaire.
2) Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue.
3) Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage.
4) Incursion sur piste.
5) Sortie de piste.
6) Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
7) Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
8) Largage involontaire de cargaison en cas d'exploitation commerciale, (aéroclubs non concernés).

1.2. Événements techniques

1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice).
2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée.
3) Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef.
4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol.
5) Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel.
6) Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

1.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic

1) Fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
2) Non-respect de l'espace aérien.

1.4. Urgences et autres situations critiques

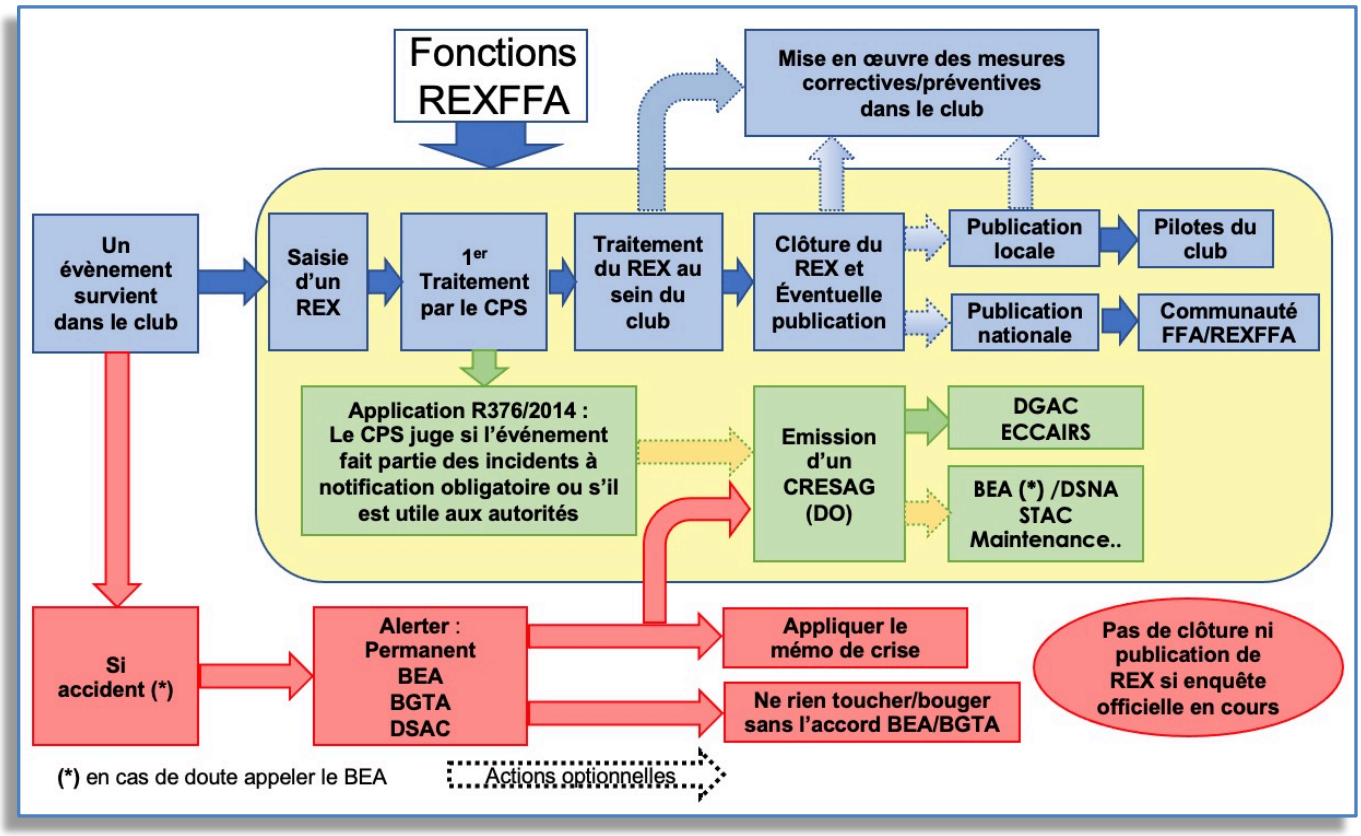
1) Tout événement entraînant un appel d'urgence.
2) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef.
3) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

1.5. Environnement extérieur et météorologie

1) Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (*).
2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle (*), exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence.
3) Impact d'animaux, y compris collision aviaire, ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel.
4) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
5) Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef.
6) Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence.
7) Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

(*) y compris un véhicule

2.5. Traitement global de tout évènement avec REXFFA.



- Accidents :
  Le traitement d'un accident par le BEA ne doit pas faire oublier l'envoi de la notification initiale du CRESAG (DO) dans les 72h.

- Domaine d'enquête du BEA :
  Le BEA a obligation règlementaire d'enquêter sur un incident grave ou un accident.
  S'il n'y a pas d'accident, le BEA peut s'en tenir à la notification obligatoire aux autorités, ou à un entretien téléphonique avec le pilote. Ne pas hésiter à appeler le permanent du BEA si doute sur son intervention pour, entre autres, éviter un délai préjudiciable à son enquête.

- Incidents ou incidents graves :
  Dans le cadre du règlement 376/2014, il n'y a pas obligation de notifier un incident ou un incident grave à la BGTA, ceci, dans un souci de l'autorité de favoriser une relation de confiance avec les acteurs de la chaîne de sécurité aérienne et de favoriser le retour d'expérience dans un esprit de culture juste.
  La BGTA pourra être informée si nécessaire par la DSAC.

- Enquêtes officielles en cours :
  Pas de publication d'un REX si l'évènement est traité par le BEA et/ou les autorités judiciaires pour ne pas interférer avec les enquêtes officielles.
  Attention : L'absence de diffusion ne veut pas dire absence de traitement. L'évènement doit entraîner les mesures correctives/préventives de sécurité.

2.6. Récolte successive des éléments d'un évènement

- Dès qu'un REX est enregistré sur le site REXFFA, sauvegardez successivement vos notes sur le site pour ne pas les disperser et pouvoir y revenir plus facilement.
- Lors de la phase de traitement de l'évènement avec les responsables de l'aéroclub, du DTO ou de l'ATO, n'oubliez pas de donner un titre à l'évènement pour un meilleur classement.

3. Notions de base sur la sécurité

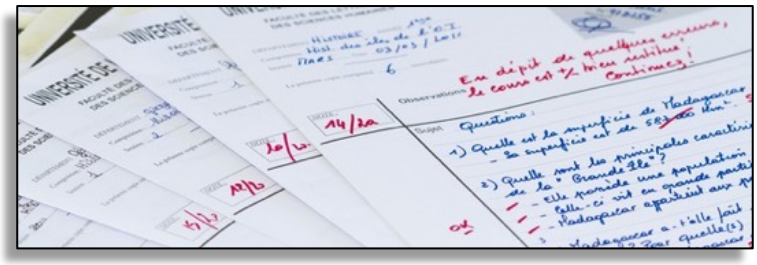
3.1.L'erreur est humaine

- Depuis les débuts de l'aviation l'homme est confronté à l'accident suite à ses erreurs.

- Depuis l'enfance, on apprend de ses erreurs…

Vous avez eu une mauvaise appréciation à un examen.

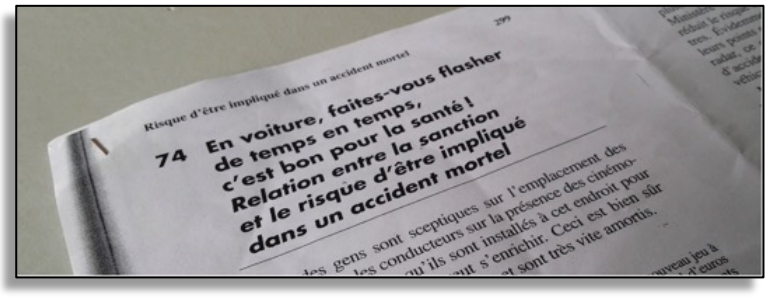
Vous êtes débriefé de votre erreur pour être plus fort la prochaine fois.



- On se souvient de ses erreurs…

« Faites-vous flasher c'est bon pour la santé » (Étude canadienne positivant l'erreur).

Après avoir été flashé, …on fait plus attention pour éviter le risque de perdre d'autres points ou d'avoir une autre amende...et d'avoir un accident !

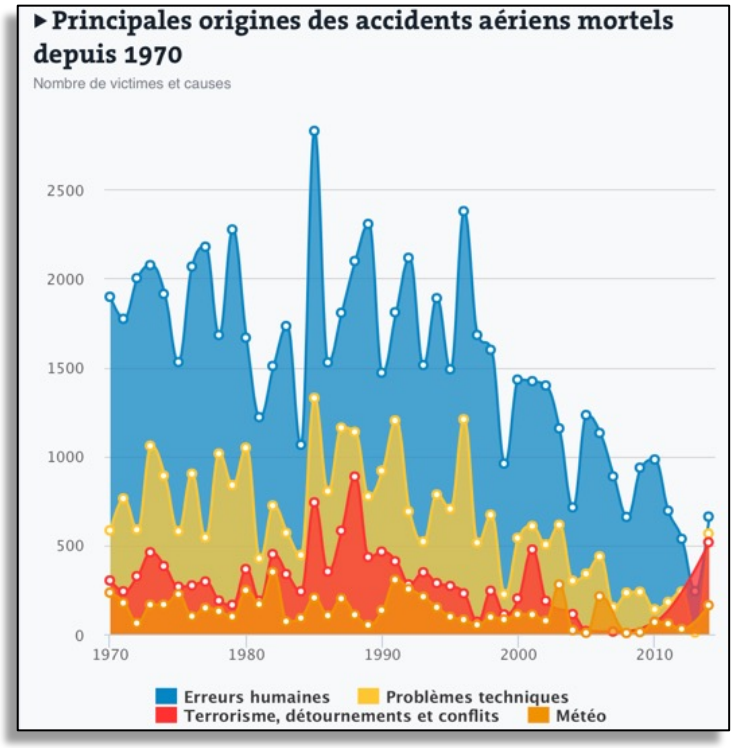


- Depuis les débuts de l'aéronautique, les pilotes cherchent à comprendre leurs erreurs…

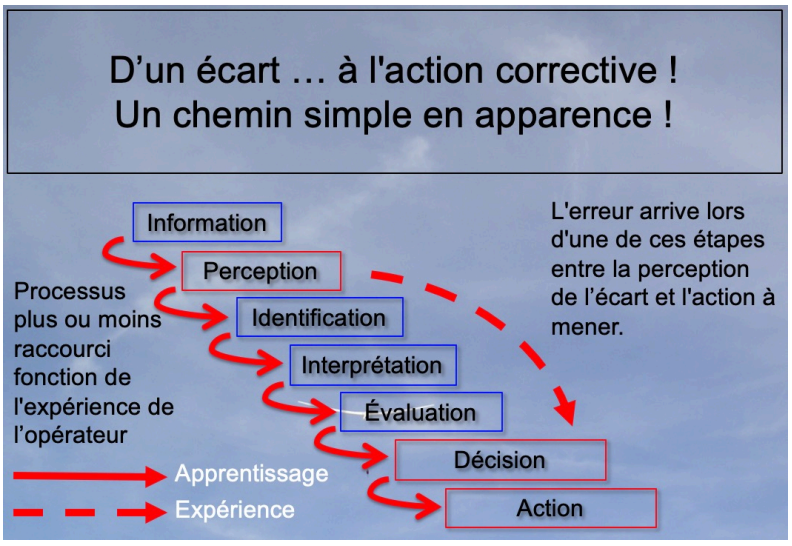
Le simulateur permet de travailler sur ses erreurs sans risquer l'accident.

- L'erreur humaine est la cause principale d'accident.

Dans 70 à 80% des accidents, la cause est l'erreur humaine.



- Où se trouve l'erreur ?



- Classification de l'erreur inspiré du système HFACS (*).
  - L'erreur vient d'un manque de performance dans un des domaines suivants :
    - Compétence, expérience :

      Erreur par manque d'expérience.

      Formation, entrainement ou expérience insuffisante
      - Correction trop forte ou trop faible
      - Erreur de choix de la règle à employer
      - Action inappropriée ou oubli par mauvaise gestion des ressources.
      - Erreur due au manque de capacité cognitive.

    - Évaluation du risque ou de l'action à entreprendre :

      Erreur de décision

      Taches mal priorisées, Urgence mal gérée, alarme non prise en compte, déni.

    - Culture, attitude

      Erreurs volontaires par inconscience, confort ou violations.
      - Violation contextuelle, habituelle (routine), par inconscience du risque, par indiscipline.

    - Capacité physique ou mentale à percevoir ou analyser :

      Erreurs de perceptions. Erreurs de routine. Conditions physique ou mentale contributives à des erreurs latentes.

      Illusions sensorielles, environnement hostile, stress, fatigue, routine entrainant un défaut d'attention, manque de conscience.
      - Écart mal ou non perçu, Erreur mal ou non corrigée.
      - Action non décidée, oubliée, confusion, distraction.

(*) Système HFACS (Human Factors Analysis and Classification System). Système d'analyse et de classification des facteurs humains utilisé en aviation, dans l'industrie et dans certains services de santé.
https://www.hfacs.com/about-hfacs.html
https://www.skybrary.aero/index.php/Human_Factors_Analysis_and_Classification_System_(HFACS)

- Modèle SHELL – Contexte opérationnel de l'erreur :

Pour comprendre l'être humain lors d'un accident, il faut le remettre dans son contexte opérationnel.

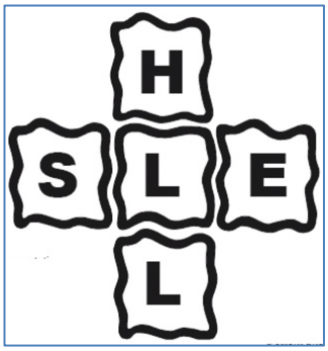
Le modèle **SHELL** est un outil pour analyser le contexte opérationnel. Il est tiré des initiales de ses quatre composantes :

a) **Liveware (L) (L)** = l'être humain, l'opérateur à l'intérieur sur le lieu de travail), et (L) = les personnels en liaison avec l'opérateur (passagers, contrôleurs…)

b) **Hardware (H)** = matériel (machines et équipement),

c) **Software (S)** = documentation/aides (procédures, formation, support, etc.),

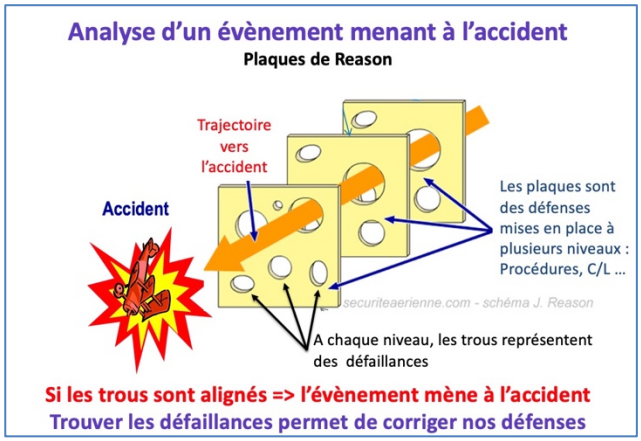
d) **Environment (E)** = environnement (les conditions d'exploitation dans lesquelles le reste du système L-H-S doit fonctionner)



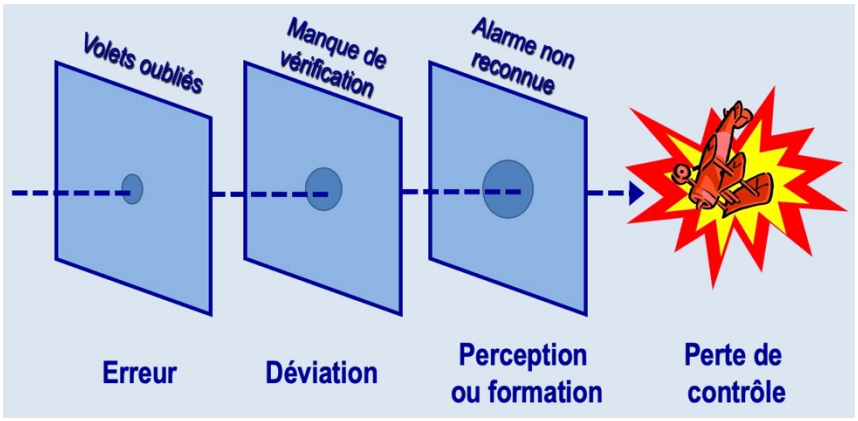
3.2. De l'erreur à l'accident

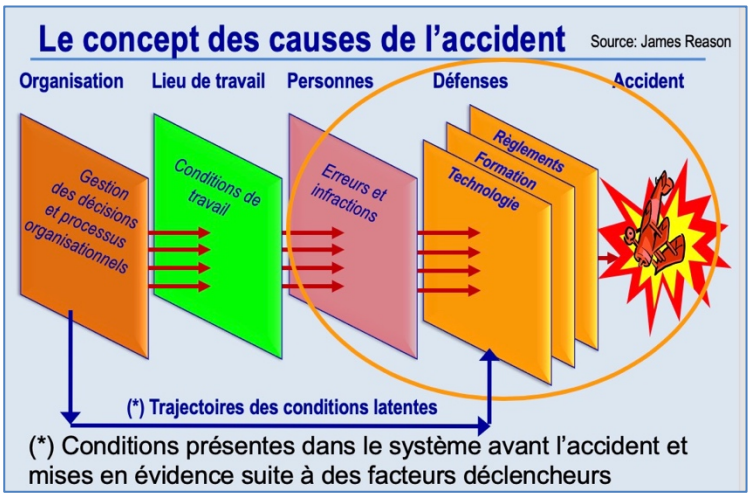
Nos procédures et nos outils sont nos défenses qui doivent nous permettre de détecter nos erreurs et les corriger avant l'accident.

Nos défenses sont les plaques du schéma suivant appelées plaques de REASON du nom de son concepteur.



Exemple :





Les défaillances doivent être trouvées aux plus hauts niveaux, avant même d'entrer dans le cercle (en orange) des personnes directement concernées (pilote, AFIS, contrôleur, passagers…)

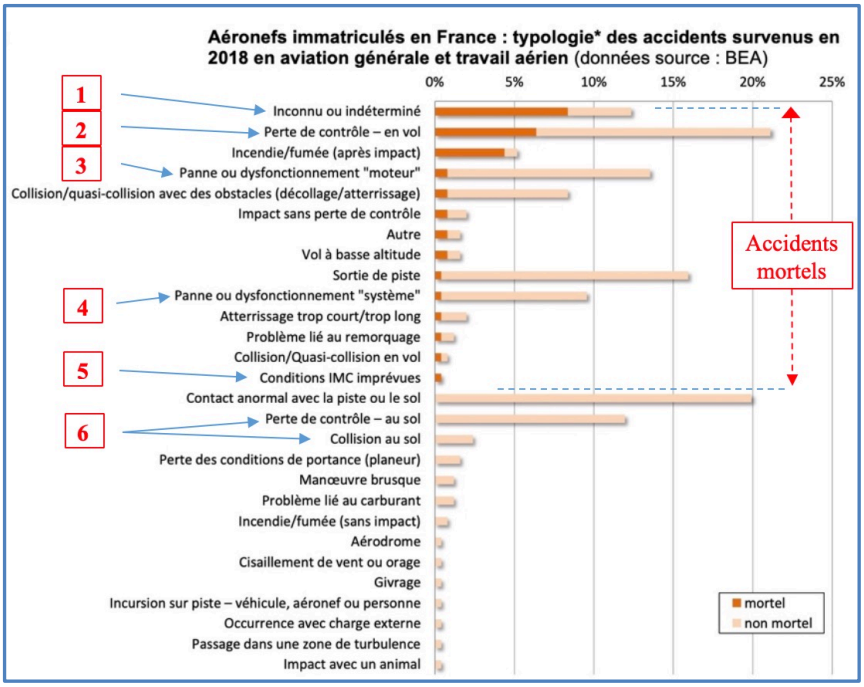
3.3. Accidentologie – Taxonomie

- L'accidentologie en aéronautique désigne l'étude des accidents au regard des erreurs commises.

- Le but est de pouvoir :
  - **Comparer**, et **classer** les accidents.
  - **Suivre** leur évolution.
  - **Contrôler** et **améliorer** la sécurité.

- **La taxonomie** désigne le classement des accidents par types standards adoptés au niveau international.

Exemple de classement des accidents par type.



Remarques (en rouge) que l'on peut faire sur certains types d'accident :

1. Inconnu ou indéterminé :
   Le fait de n'avoir pas d'enregistreur de vol nous prive de la compréhension de ces évènements où la mortalité est malgré tout importante.
2. Perte de contrôle en vol :
   Type d'accident où il n'y a pas systématiquement de panne technique et ou les facteurs humains sont importants.
3. Panne ou dysfonctionnement moteur :
   Certainement améliorable par le briefing avant décollage la gestion du stress, et l'utilisation d'un simulateur pour une panne plus réaliste qu'en vol.
4. Panne ou dysfonctionnement système :
   Accidents quelques fois mortels alors que la panne ne concerne pas la puissance moteur et donc que l'avion vole bien.
5. Conditions IMC imprévues :
   Peu d'accidents, mais systématiquement mortels.
6. Perte de contrôle au sol et collision au sol :
   Beaucoup d'évènements avec seulement des dommages avion.

- Taxonomie des accidents selon la classification OACI ADREP :
  (Accident/Incident Data Reporting - Système de comptes rendus d'accident/incident). (Pages 59 et 60 du rapport sur la sécurité aérienne 2018 de la DGAC).

Les types d'incident ou d'accident sont classés d'une manière standard, pour pouvoir être enregistrés et comparés facilement entre eux, quel que soit l'aéronef et l'organisation dans la base **ECCAIRS** au niveau européen (European Coordination centre for Accident and Incident Reporting Systems).

ARC Abnormal runway contact (contact anormal avec la piste ou le sol).

ATM Air traffic management (Événement relatif à des problèmes de communication, navigation ou surveillance).

BIRD Birdstrike (Péril aviaire).

CFIT Controlled flight into or toward terrain (Impact sans perte de contrôle).

CTOL Collision with obstacle(s) during take-off and landing (collision/quasi-collision avec des obstacles décollage/atterrissage).

F-NI Fire/smoke (non-impact) (Incendie/fumée (sans impact).

F-POST Fire/smoke (post-impact) (Incendie/fumée (après impact)

FUEL Fuel related problème lié au carburant

GCOL Ground collision (collision au sol après que l'avion ait commencé à rouler.

ICE Icing (givrage).

LALT Low altitude operations (vol à basse altitude).

LOC-G Loss of control – ground (perte de contrôle – au sol)

LOC-I Loss of control – inflight (perte de contrôle – en vol)

MAC midair collisions (collision/Quasi-collision en vol Airprox)

UNK Unknown or undetermined Inconnu ou indéterminé).

RAMP Ground Handling Manœuvre au sol avant déplacement de l'avion par son propre moteur.

RE Runway excursion (sortie de piste).

RI Runway Incursion (Incursion sur piste).

SCF-NP System/component failure or malfunction non-powerplant (panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant ne faisant pas partie du groupe motopropulseur)

SCF-PP Powerplant failure or malfunction (panne ou mauvais fonctionnement d'un circuit ou d'un composant faisant partie du groupe motopropulseur).

TURB Turbulence encounter (passage dans une zone de turbulence).

UIMC Unintended flight in IMC (conditions IMC imprévue).

UNK Inconnu ou indéterminé

USOS Undershoot/overshoot (atterrissage trop court/trop long).

WILD Wildlife strike Impact avec un animal

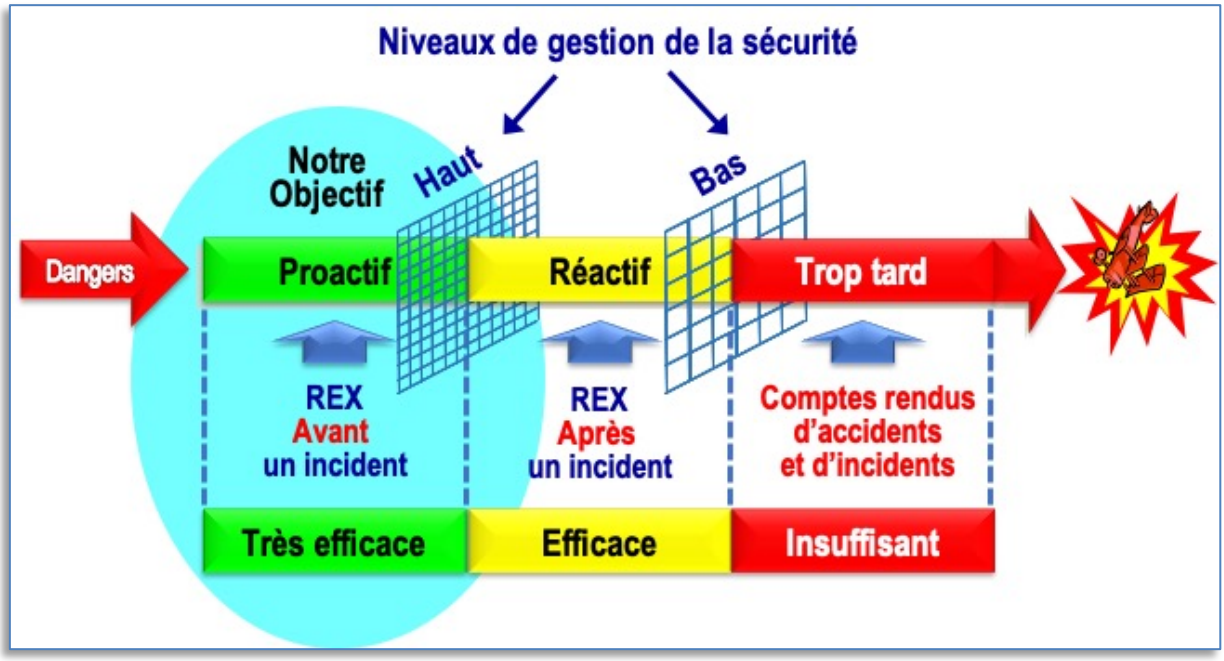
WSTRW Windshear or thunderstorm (cisaillement de vent ou orage).

4. Politique de sécurité – Culture de sécurité

4.1. Gestion proactive de la sécurité

Identifier systématiquement les erreurs commises, qu'elles aient été corrigées ou non, permet de renforcer nos défenses face à l'accident.

Le REX doit nous permettre d'être au mieux, « proactif » avant l'accident.

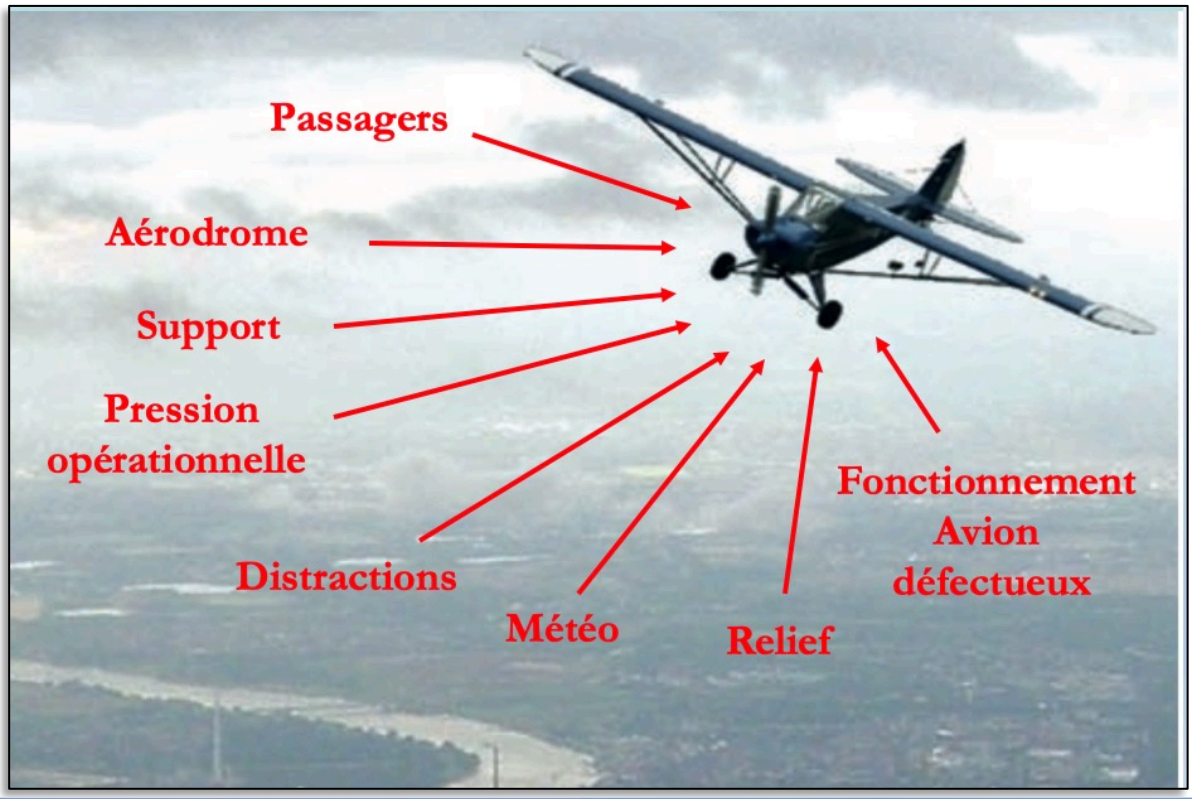


4.2. Politique de sécurité et culture juste mise en place par les responsables

- Mettre en place une politique de sécurité, c'est définir les moyens et méthodes utilisés pour l'identification des dangers, l'identification des risques et l'adéquation des mesures de prévention (implémentation et suivi).
- La politique de sécurité doit en outre inclure les procédures requises pour les comptes rendus d'événements conformément au règlement (UE) no 376/2014, en particulier, l'engagement des responsables à mettre en place une culture juste (notification confidentielle et non punitive des déclarants).

4.3. Culture de la sécurité pour les pilotes – Le TEM

- Il faut détecter et gérer les menaces (en rouge) et les erreurs associées depuis la préparation des vols jusqu'à la clôture effective du vol.



- On s'aperçoit que, lors d'un accident ou d'un incident, l'identification des menaces, et le briefing avant décollage sont parfois absents.
- Le TEM permet d'améliorer :
  - **La conscience de la situation**
  - **La gestion du stress** en évitant la surprise du danger.
  - **La culture de sécurité**. (Notamment par la prise de marges pour réduire l'impact de ses erreurs).

4.4. Culture de la sécurité pour tous : Le Retour d'Expérience REX

- **Sans retour d'expérience…**
  - Pas de conscience des menaces et des erreurs possibles.
  - Pas d'améliorations de nos défenses.
- **Le partage des REX augmente l'expérience de chacun.**
  - Le retour d'expérience concerne tous les acteurs au sol et en vol (pilotes, contrôleurs...).
- **La notion de culture juste est créée et respectée :**
  - Les responsables de l'aéroclub du DTO ou de l'ATO appliquant la culture juste, s'engagent par écrit à protéger l'anonymat de toute personne qui rapporte une erreur, comme demandé par le règlement UE 376/2014 à toutes autorité impliquée dans la sécurité.
- **Exemple de traitement d'un REX du pilote et de l'AFIS :**

Un pilote et son avion pénètrent sur une piste alors qu'**un avion est en approche**. Ce dernier le voit et remet les gaz. L'incident est maîtrisé, pas de dommage. Bref échange radio pour clarifier la situation entre les pilotes et l'AFIS en service. **Le pilote** ayant fait l'incursion **et l'AFIS pourraient en rester là avec un risque d'accident futur non géré !**

Notifier	Analyser	Agir
Or, la notification d'une incursion de piste est obligatoire : Le pilote contacte son **CPS**, (correspondant prévention sécurité). **L'événement est transmis confidentiellement dans une base de données, via la FFA à la DSAC/SO** (Direction de la sécurité aérienne sud-ouest). L'agent AFIS notifie également l'évènement à ses autorités de tutelle en copie à la DSAC/SO.	**Les responsables** de sécurité de **l'aéroclub** et de **l'aérodrome** se concertent. Les défenses qui n'ont pas fonctionné sont analysées : (Procédure au point d'arrêt, procédure radio, signalisation au sol, infrastructure, etc.). **Une analyse de risque est menée accompagnée par la DSAC.** **Tout compte-rendu est désidentifié pour protéger les notifiants.**	**L'aéroclub et l'aérodrome décident la mise en œuvre d'actions correctives** : (Procédures renforcées, formation, signalisation, amélioration de l'accès aux seuils de piste, etc.). Ils **surveillent** ensuite **conjointement avec la DSAC/SO, l'efficacité des mesures prises** dans la réduction du risque d'accident.

5. Entretien des personnes concernées par un évènement.

5.1. Préambule

- Ces techniques d'entretien sont extraites du manuel SMS OACI. Elles s'adressent globalement à tout acteur de la sécurité qui recueille un évènement qui va de l'incident à l'accident. Le CPS en aéroclub n'est pas un « enquêteur » et il n'est pas formé dans ce sens.
- Malgré tout, lors d'un entretien oral avec un pilote les principes décrits ci-après pourront l'aider à être plus à l'écoute et avoir des REX de qualité, en plus de gagner la confiance et l'envie de partager de ses pilotes.

5.2. Principes

- **Préparation**
  - Dans la mesure du possible un entretien doit toujours être préparé de manière à ne pas devoir revenir vers le pilote sur des oublis sachant que le récit le meilleur est celui le plus proche de l'évènement et qu'au fil du temps le pilote mentalement « se fait » un scénario pour inconsciemment expliquer ses failles.
  - S'il est impossible de procéder immédiatement à un entretien, demander une déclaration écrite afin que les informations soient consignées pendant qu'elles sont encore fraîches dans l'esprit de la personne interviewée ;
- **Récit basé sur ce qui a été perçu.**
  - Il faut savoir que le récit d'un évènement est basé sur ce que le pilote a « perçu ». Son récit peut être différent des faits réels et donc différents d'autre personnes témoins de l'évènement, d'où la nécessité d'entretiens séparés.
- **Réponses aux « pourquoi ? »**
  - En revanche, il est important de savoir que l'entretien est souvent le seul moyen de répondre aux importantes questions du « pourquoi ? », ce qui peut faciliter la formulation de recommandations de sécurité appropriées et efficaces.
- **Résumé :**
  - ✓ Une préparation et planification minutieuses de l'entretien ;
  - ✓ La conduite de l'entretien selon une structure logique et bien planifiée ;
  - ✓ L'évaluation des informations recueillies dans le contexte de toutes les autres informations connues.

5.3. Conduite de l'entretien

- **Rester objectif.**
  - Ne pas faire de biais de rétrospection (attitude qui consiste à s'enfermer sur un scénario qui « conforte » le résultat connu de l'évènement).
- **Les FH** expliqués par les **« Comment ? »** et les **« Pourquoi ? »**
  - Aller au-delà de la description des faits et de la chronologie de l'événement pour tenter de découvrir aussi « comment » et « pourquoi » il s'est produit (intervention des FH dans l'évènement).
  - La réussite de l'entretien dépendra du moment choisi pour poser les questions et de la structure de celles-ci. **Ne pas interrompre la personne,** ne pas imposer son rythme.
  - Commencez l'entretien par une question de « rappel libre », en laissant la personne parler de ce qu'elle sait de l'événement ou du sujet concerné.
  - Attention à ne pas interrompre la personne qui mentalement avance, car elle peut perdre le fil de l'évènement et oublier des éléments importants qui ne reviendront plus.
  - Laisser des « blanc » s'installer. Ce sont des moments ou la personne puise au plus profond de sa mémoire.
- **Type de questions**
  - Au fur et à mesure que l'entretien avance, utilisez un mélange de types de questions, par exemple :
    - Des **questions ouvertes** ou sous la forme de phrases « non finies ». Ce type de question suscite des descriptions rapides et précises des événements et débouche sur une participation accrue de la personne interviewée (par ex « Vous avez dit tout à l'heure que vous aviez une formation de... ? »).
    - Des **questions spécifiques**. Ce type de question est indispensable pour obtenir des informations détaillées et peut également amener la personne à se souvenir de plus de détails.
    - **Attention aux questions fermées**. Ce type de question appelle des réponses sous forme de « oui » ou de « non » (donnant peu d'informations au-delà de la réponse).

- Des **questions indirectes**. Notamment sur l'environnement (météo, état de la piste, passagers…) qui a pu être oubliés par l'auteur d'un REX (par ex « les passagers avaient-ils déjà pris l'avion ? » qui amène éventuellement à la gêne occasionnée).
- **Évitez les questions suggestives**, c.-à-d. celles qui contiennent la réponse. Utilisez plutôt des phrases neutres ;

- **Ne prenez aucune information** issue de l'entretien **pour argent comptant**. Servez-vous-en pour confirmer, éclaircir ou compléter des informations provenant d'autres sources ;
- Quand il y a plusieurs témoins à interviewer. Les informations (souvent contradictoires) qui en résultent doivent être résumées, triées et rassemblées dans un format utile ;
- **Pour bien mener un entretien, il faut savoir bien écouter** ;
- **Il faut garder des traces de tous les entretiens pour consultation future.** Ces traces peuvent être des transcriptions, des résumés d'entretiens, des notes et/ou des enregistrements (photos, vidéo).

6. Fiche de Poste CPS

6.1. Rôle, Missions et Moyens du Correspondant Prévention Sécurité – FFA

Le DTO / ATO décide de créer la fonction de correspondant prévention - sécurité dans le cadre de sa politique de sécurité.

Rôle du correspondant :

Le rôle du correspondant est spécifiquement un rôle d'animateur.

Il doit donc contribuer de façon continue à faciliter l'amélioration du niveau de prévention des accidents et incidents au sein du DTO de l'ATO et plus globalement au niveau de l'aéro-club.

Il doit rendre compte au moins mensuellement au président du déroulement de ses missions.

Missions du correspondant :

Les missions du correspondant sont :

- Contribuer à la mise en œuvre des actions retenues dans le plan d'actions élaboré sur la base d'Aérodiagnostic
- Contribuer à l'actualisation constante des actions de prévention
- Susciter le retour d'informations de la part de tous les acteurs, cadres comme élèves, et organiser leur analyse.
- Contribuer à la promotion de la sécurité, notamment par la diffusion d'informations pertinentes à tous les niveaux
- Participer à l'analyse des dysfonctionnements.
- Tenir à jour, et à disposition du comité directeur du club un état statistique et technique des accidents et incidents survenus.
- Effectuer toute mission spécifique que pourrait lui confier le Représentant du DTO ou le Dirigeant Responsable de l'ATO dans le cadre de la politique de sécurité.

Moyens du correspondant :

- Le correspondant, pour l'exercice de ses missions, est directement rattaché au Représentant du DTO ou au dirigeant responsable de l'ATO.
  Il doit l'informer au plus tôt, s'il estime ne pas disposer des moyens lui permettant d'assurer ses missions.
- Il est destinataire de toutes les informations qui ont trait à la prévention
- Il est destinataire via le responsable pédagogique des éléments de veille règlementaire obtenus par la clé FI.
- Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du responsable pédagogique pour les questions de prévention. Il doit être informé par ce dernier de toute mise à jour au sein du DTO ou de l'ATO pouvant avoir un lien avec la sécurité.
- Le correspondant est l'interlocuteur privilégié du correspondant sécurité du Comité Régional Aéronautique, avec qui il est en lien direct.
- Le correspondant est associé à l'élaboration et à l'actualisation du plan d'actions.

Le correspondant prévention ne dispose d'aucun moyen coercitif, qui serait incompatible avec sa mission d'animateur.

7. Définitions

Référence : Annexe 13 de l'OACI – Juillet 2016 pour avion et ULM

Incident

Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation (Annexe 13 OACI).

Incident grave

Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues.

Note : La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

Accident

Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
   - dans l'aéronef,
     ou
   - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées,
     ou
   - directement exposée au souffle des réacteurs,

   sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;
   ou
b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
   - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
   - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

   sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome).

8. Lexique

ATO ..... Approved Training Organisation - Organisme de formation approuvé
ADREP ..... Accident/Incident Data Reporting - Système de comptes rendus d'accident/incident
BEA..... Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité aérienne civile
BGTA ..... Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
CoPS..... Commission Prévention Sécurité
CPS ..... Correspondant Prévention Sécurité
CRA ..... Comité Régional Aéronautique
CRESAG ..... Compte rendu d'évènement de sécurité de l'aviation générale
DGAC..... Direction Générale de l'Aviation Civile.
DO ..... Déclaration obligatoire ou volontaire aux autorités (CRESAG dans REXFFA)
DR ..... Dirigeant Responsable
DSAC ..... Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile. 9 entités réparties sur le territoire de la France (Régions et outre-mer compris).
DTO ..... Declared Training Organisation - Organisme de formation déclaré
EASA..... European Aviation Safety Agency - Agence européenne de la sécurité aérienne
ECCAIRS..... European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems - Centre de coordination européen des systèmes de report d'accidents et d'incidents.
FFA ..... Fédération Française Aéronautique
FI ..... Flight Instructor – Instructeur de vol
HFACS ..... Human Factors Analysis and Classification System - Système d'analyse et de classification des facteurs humains
HT..... Head of Training - Responsable Pédagogique (RP)
ICARUS ..... Information Complémentaire d'AéRodrome Utile à la Sécurité
OACI ..... Organisation de l'Aviation Civile Internationale
REX..... Retour d'Expérience
REX..... FFA Site de collecte et de traitement des REX de la Fédération Française Aéronautique
R.DTO..... Representative of DTO - Représentant du DTO
RP..... Responsable Pédagogique
SGS ..... Système de Gestion de la Sécurité (traduction française de SMS)
SMS ..... Safety Management System
TEM ..... Threat and Error Management (Gestion des menaces et des erreurs).

9. Mon CPS Régional

NOM .....:

TELEPHONE .....:

MAIL .....:

© Commission Prévention Sécurité – FFA