

Briefing et débriefing dans l'aviation comme soutien au développement professionnel : l'exemple du transport aérien

Matthieu « Ghiri » Ghiringhelli, cdt esc ta 1, Forces aériennes

Hervé Barras, Haute Ecole Pédagogique du Valais

La culture de l'analyse de l'activité est bien ancrée dans l'aviation et particulièrement dans le monde militaire (Barras & Mauron, 2019). Cette pratique est souvent associée aux pilotes de la défense aérienne, or elle est pratiquée dans toutes les activités de vol des forces aériennes. Dans le cas du transport aérien, les missions sont différentes de celle de la défense aérienne, mais la principale distinction est la répartition des tâches dans le pilotage de la machine qui nécessitent souvent un équipage composé d'un pilote, d'un copilote et d'un loadmaster. Les fonctions de pilote et copilote sont interchangeables (Moricot, 1996). En conséquence, le travail pré-vol inclut la question de la gestion des ressources de l'équipage et en particulier sa coordination (Wiegmann & Shappell, 2017). De plus, l'activité de vol des équipages du transport aérien comporte un spectre énorme entre les missions de charge ou tactique, de vol à vue ou aux instruments et de jour ou de nuit, nécessitant de préciser les objectifs du vol.

Le briefing a pour objectif de définir les buts de la mission, en incluant tous les membres de l'équipage. D'ailleurs, le loadmaster par sa position périphérique au cockpit est une source d'informations précieuses durant le vol et ses feed-back sont appréciés, notamment lorsqu'il est surpris. Le débriefing revient sur la sécurité du vol, ce qui s'est déroulé différemment que prévu et des propositions d'améliorations sur les procédures. En effet, les processus d'anticipation de l'action et de décision (Berthoz, 2003) bien que standardisés, peuvent être déclenchés légèrement différemment selon le niveau d'expertise des pilotes. Les pilotes expérimentés pourraient agir très rapidement dans un système proche de l'inférence, alors que les pilotes moins expérimentés agiraient moins rapidement en utilisant un système plus proche d'une réflexion hypothético-déductive (Houdé, 2019; Kahneman, 2012). Les processus réflexifs déployés dans ces boucles briefing-débriefing soutiennent les pilotes dans leur développement professionnel.

Bibliographie

Barras, H., & Mauron, N. (2019). L'apprentissage chez le pilote de chasse, réflexions sur une culture de développement professionnel. *Revue Militaire Suisse*, (2), 56-61.

Berthoz, A. (2003). *La décision*. Paris, France: Odile Jacob.

Houdé, O. (2019). *L'intelligence humaine n'est pas un algorithme*. Paris: Odile Jacob.

Kahneman, D. (2012). *Système 1 / Système 2, les deux vitesses de la pensée*. Traduction par R. Clarinard, Paris, France: Clés des Champs.

Moricot, C. (1996). Collectif et automatisation dans le cockpit : Les pilotes de ligne au quotidien. *Ethnologie française*, 26(2), 309-316.

Wiegmann, D. A., & Shappell, S. A. (2017). *A Human Error Approach to Aviation Accident Analysis : The Human Factors Analysis and Classification System*. London, UK: Routledge. Repéré à <https://doi.org/10.4324/9781315263878>