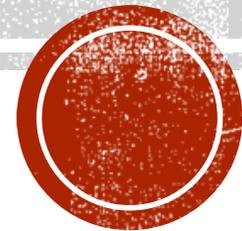


«DIFFÉRENTS CARACTÈRES QUE L'ON PEUT TROUVER CHEZ LES ÉLÈVES-PILOTES ET CHEZ LES INSTRUCTEURS»

Dr méd. Victor Dorribo – AME

ASPI, Lausanne, 3 février 2017



QUI SUIS-JE?



- Interniste généraliste et médecin du travail FMH, MD
- MAS Santé au travail. DAS Management institutions de santé.
- Spécialiste transports: Rail, route, aviation
- Responsable des prestations de médecine du travail à l'IST Epalinges
 - Formateur de médecins
 - Médecin du travail pour
 - Skyguide Genève
 - Genève-Aéroport
- Médecin indépendant
 - AME depuis 2017 à Lausanne
 - Classes 2, Cabin crew
 - Classe 1 et 3 prévu 06/2018



 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Swiss Confederation

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Office fédéral de l'aviation civile OFAC
Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC
Federal Office of Civil Aviation FOCA





LIMITATIONS DE MA PRÉSENTATION

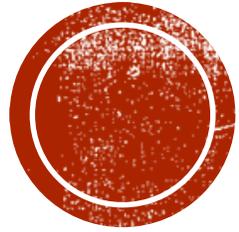
- **Thème vaste!**
 - Impossible de présenter listing des personnalités et problèmes d'interaction
 - Beaucoup de types de personnalités décrits dans les manuels de psychologie!
 - Effets de génération (*old school / new school*)
 - Effets de vécu personnel/émotionnel dans l'interaction
- **Choix d'orientation:**
 - Parler d'éléments tangibles pour des FI, sans médicaliser/psychiatriser
 - Risque *safety* que pose une mauvaise interaction/communication
 - Attitudes objectivables (*safety threats*) plutôt qu'intéactions/émotionnel/subjectif
 - Bases psychologiques et ressources pour FI



PLAN PRÉSENTATION (40' ET QUESTIONS)

- **L'instructeur à tout faire**
- **La rupture de relation**
- **Rester objectif**
- **De l'attitude à la pathologie**
- **Quoi faire si on a un doute?**





L'INSTRUCTEUR À TOUT FAIRE



L'INSTRUCTEUR

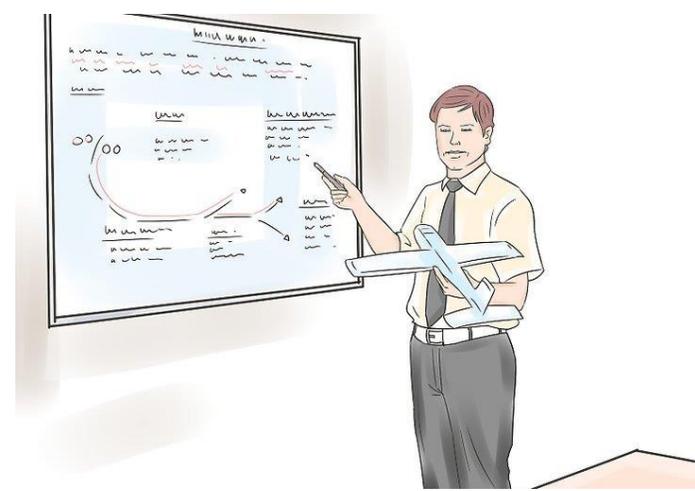
- Objectivité
 - Enseigner
 - Méthodologie
 - Rigueur
 - Être garant de la sûreté des OPs
 - *Aeronautical Decision-Making (ADM)*
 - *Airmanship*
 - *Dangerous attitudes*
- Subjectivité/relationnel (parce qu'il est humain) :
 - Susciter intérêt et plaisir
 - Être mentor/leader (exemplarité)
 - Inspirer confiance

**And You
Wanted to be
a Flight Instructor?**

Flight Instruction Incidents



INSTRUCTEUR ENSEIGNANT (1)



- **Savoir**
 - La sécurité est ce qui prime avant tout
 - Connaît son avion, son club, la réglementation, les procédures
- **Savoir-faire**
 - Sait piloter
 - Il est cohérent, il ne dit pas une chose et en fait une autre, est sincère (*lead by example*)
 - Respecte les procédures et les règlements



INSTRUCTEUR ENSEIGNANT (2)



- **Savoir être**
 - Sait transmettre, répond aux questions
 - Reste calme en toutes circonstances, agit avec professionnalisme
 - Cherche à améliorer ses pratiques, admet ses erreurs
 - Il s'adapte à chacun de ses élèves
 - Il intervient constructivement, il fournit des explications sur l'origine des écarts
 - Il ne ridiculise jamais l'élève, le respecte, adapte formation aux capacités (*quick-wins*), ne juge son élève que sur son apprentissage
 - Il sollicite son élève à chaque fois que c'est possible : pilotage, remarques, questionnement



L'INSTRUCTEUR PSYCHOLOGUE



- Repérer et comprendre l'anxiété et les réactions au stress
 - Normales
 - Anormales (bloquantes, dangereuses)
- Repérer les obstacles à l'apprentissage
 - Impatience*, inquiétude*, manque d'intérêt*, apathie
 - Anxiété, inconfort
 - Autres intérêts et enthousiasmes (faire le lien) – le pilote n'est pas un pilote professionnel
 - Fatigue, maladie

* Peut dépendre de l'instructeur!



EXEMPLE: LE DÉFI DES MILLENNIALS



L'ÉLÈVE 'MILLENNIAL'

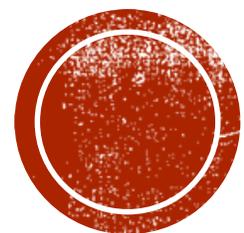
- À une **attention moins soutenue**
(mais... il ne suit pas!?!?!)
- Préfère les moyens d'apprentissage **interactifs, expérimentaux, et collaboratif**
(mais... il ne pense qu'à qu'aller voler?)
- Est très **confortable avec les nouvelles technologies**
(parfois en oublie les anciennes et aussi de mettre son nez hors de son GPS...)
- Est **multitâches**
- Est **mû par les gratifications instantanées** (intérêt des 'quick-wins')
- Aime les environnements **informels et stimulants** (relations pls 'horizontals, et moins hiérarchisées)
- Préfère donc les **relations détendues et amicales avec ses enseignants**



ENORME CHALLENGE!! BCP DE QUESTIONS

- L'instructeur doit-il se réinventer?
- N'est-ce pas à l'élève de suivre et de s'adapter?
- Quelle énergie à mettre!
- Quel risque d'échec! Suis-je encore à la hauteur?
- Suis-je le bon instructeur pour cet élève?
- Mais je ne comprends pas! Il ne retient rien, j'ai l'impression qu'il n'écoute pas, etc...
- **Situation très anxiogène et parfois frustrante également pour l'instructeur, qui doit gérer ces émotions dans l'enseignement et la relation !**



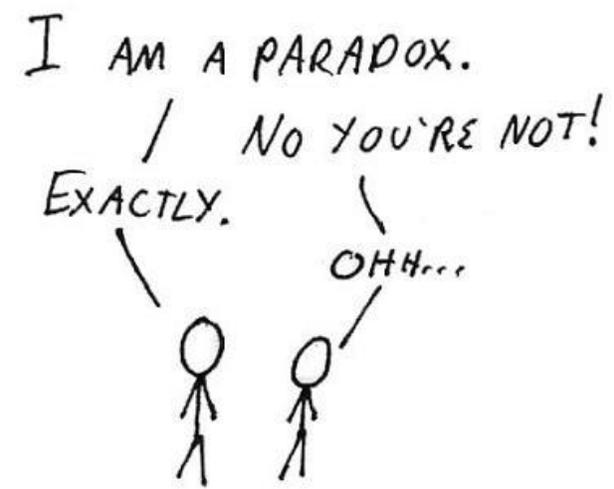


LA RUPTURE DE RELATION

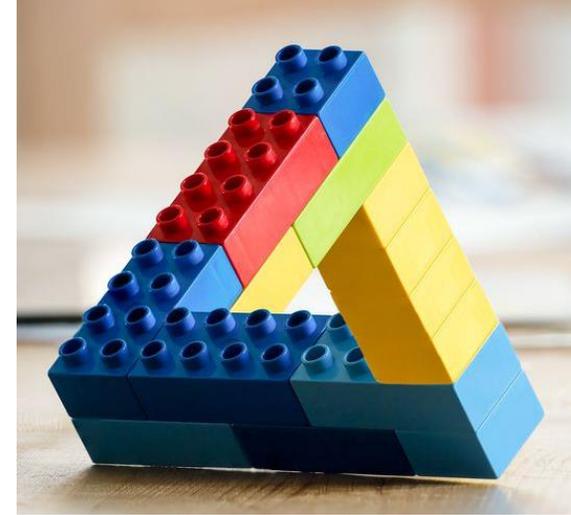


LE PARADOXE

- Environnement enseigné
 - Plein de rigidité (procédures, *compliance*, *safety regulations*)
 - Mais passionnel (plaisir ++)
- Enseignants
 - Doivent transmettre de la rigueur, mais en n'étant pas rigides!
 - Rendre la rigueur *fun* et positive (permet d'aller de l'avant en sécurité et dans le respect)
 - Lead by example (*mentoring*)
- Elèves
 - Pushed by desire (intérêt, curiosité, fun)
 - Besoin de gratification
 - Détestent la rigidité, sont créatifs, sont capables de l'accepter pour la bonne cause (plaisir, valorisation)



LES PARTIES DEVANT S'ENTENDRE



- **Instructeur**
 - Professionnel d'un autre domaine, souvent*
 - Enseignant/instructeur par passion et dévotion
 - Souvent pas un professionnel de la pédagogie
- **Elève**
 - Professionnel d'un autre domaine, souvent*
- **Doivent jongler avec un autre métier, famille, etc.**

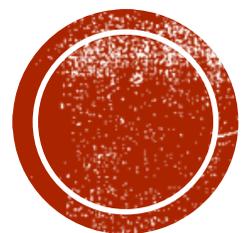
* À l'exception des instructions par et pour les professionnels



ECHECS DE RELATION

- Arrivent
- Ont des conséquences:
 - Augmentation du risque aéronautique
 - Echecs de communication (Crew/Cockpit Resource Management), peuvent mener à un accident
 - Apparition de conflit (cf. air India)
 - Stress
 - Charge mentale (ruminantion)
 - Echec d'enseignement
 - Augmenatation du risque d'apparition de conflit et/ou son escalade
- Doivent déclencher chez l'instructeur la recherche de solutions!





RESTER OBJECTIF

(et prendre de la hauteur... mais je ne vous apprend rien...)

COMMENT RESTER OBJECTIF ET PROFESSIONNEL



Oser remettre en question la relation

- Identifier ses propres émotions
- Identifier les émotions de l'élève
- Verbaliser (impression que «ça passe pas» - relationnel) et chercher input
- Proposer une autre relation/un autre instructeur

Pour rester objectif

- Ecrire des exemples objectifs d'échecs lors de cet apprentissage
- Proposer test ou deuxième avis



AERONAUTICAL DECISION-MAKING (ADM) ET ATTITUDES DANGEREUSES (I)

Attitudes	Trait	Antidote
Anti-autorité	Ne me dis pas ce que je dois faire	Suis les règles. Elles sont faites pour ça et sont souvent justes.
Impulsivité	Je fais vite quelque chose	Pas si vite. Réfléchis puis agis
Invulnérabilité	Cela ne m'arrivera pas Je peux le faire	Cela pourrait t'arriver Prendre des risques n'est pas très malin. La météo et les lois de la physique sont souvent les plus forts.
Résignation	À quoi bon?	Je ne suis pas désespéré, je peux faire la différence.



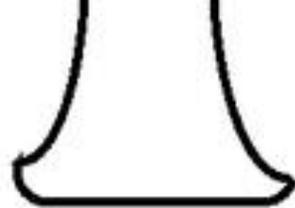
ATTITUDES DANGEREUSES (II)

- **Existent chez**
 - les élèves
 - les pilotes expérimentés
 - les instructeurs
- **Rôle de l'instructeur :**
 - Grader leur risque de survenue chez l'élève
 - Occasionnel (fatigue, conjoncturel) – **I'm safe list**
 - Régulier (trait de personnalité)
 - «By design» (maladie, trait de personnalité)
 - Les reconnaître chez soi! (peer-evaluation, Just culture)

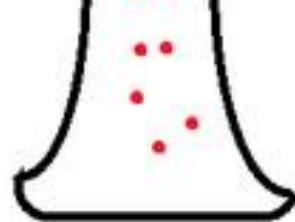




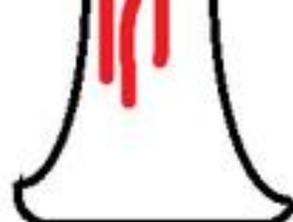
Always



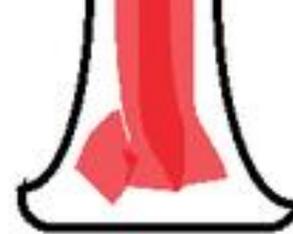
Almost always



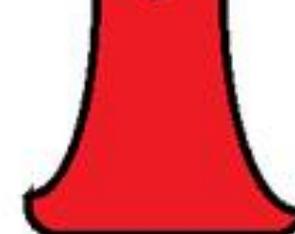
usually



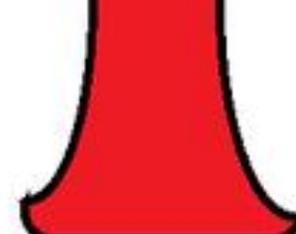
sometimes



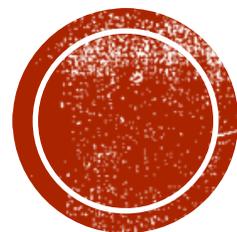
seldom



hardly ever

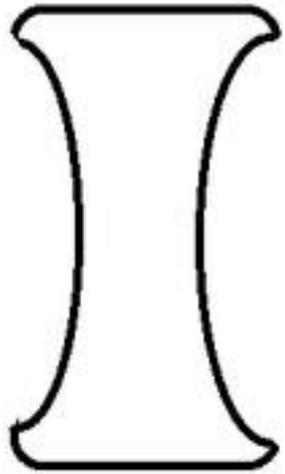


never

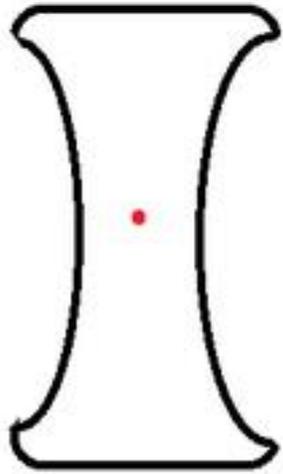


DE L'ATTITUDE À LA PATHOLOGIE: LE RÔLE DE L'ÂME

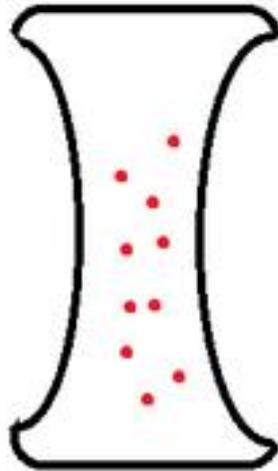
DE L'ATTITUDE À LA PATHOLOGIE



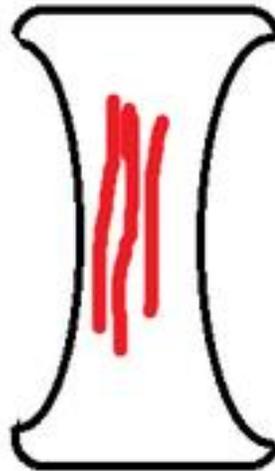
Always



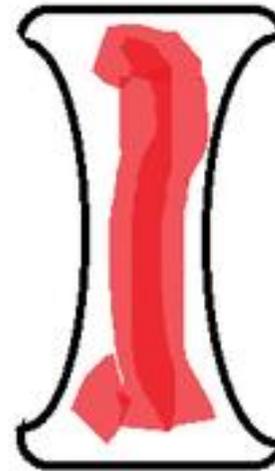
Almost always



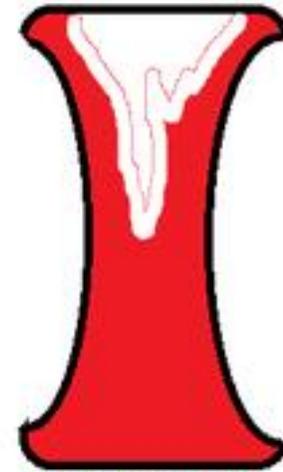
usually



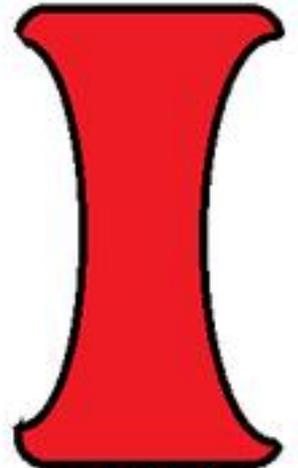
sometimes



seldom



hardly ever



never



TRAITS DANGEREUX



Five traits were discovered in pilots prone to having accidents. These pilots:

- Have **disdain** toward rules •
- Have very **high correlation between accidents on their flying records and safety violations on their driving records**
- Frequently fall into the “**thrill and adventure seeking**” personality category
- Are **impulsive** rather than methodical and disciplined, both in their information gathering and in the speed and selection of actions to be taken
- Have a **disregard for or tend to under utilize outside sources of information**, including copilots, flight attendants, flight service personnel, flight instructors, and ATC



RÔLE DU MÉDECIN AME



- EASA rules – Psychology and psychiatry
 - Destinées à limiter le risque humain systématique ou très fréquent et dû à la santé physique ou mentale
 - présence fréquente ou permanente des attitudes dangereuses
 - compromission de l'ADM
 - Renforcement assessment psychologique depuis Germanwings
 - Notion d'**aptitude** (on retrouve le côté probabilistique)



EASA AMC TO PART-MED (CLASS 2)



■ **AMC2 MED.B.055 Psychiatry**

- a) Psychotic disorder
- b) Psychotropic substances
- c) Schizophrenia, schizotypal or delusional disorder
- d) Disorders due to alcohol or other substance use

■ **AMC2 MED.B.060 Psychology**

- Applicants with a psychological disorder may need to be referred for psychological or neuropsychiatric opinion and advice.



EXEMPLES PATHOLOGIES ET TRAITS PSY

CIM-10	Relevant en aéronautique
F32.x – Etat dépressif	Symptômes NEG; Ralentissement psycho-moteur, troubles du sommeil, troubles de la concentration , attitudes de défaite et de retrait , OK lorsque passée ou stabilisée
F20 - Schizophrénie	Délires, réalité parallèle , pas d'ancrage dans la réalité, parfois hallucinations
F31 - Trouble affectif bipolaire	Alternance entre état dépressif et délirant
F30 - Episode maniaque	Symptômes POS; avec productions++, perte de sens des réalités (délires – de grandeur p.ex.)
F10 - Troubles liés à l'utilisation d'alcool	Troubles organiques (cérébraux) et aigus (coordination, perception, réflexes, concentration)
F60.4 - Personnalité histrionique	En quête d'attention, dans la séduction , besoin excessif de plaire, manipulateur, égocentrique
F60.2 - Personnalité dyssociale	Associée parfois à troubles des conduites, du respect des règles et de l'ordre



LA RÉALITÉ POUR L'AME

- Difficile au cabinet de se faire toujours une idée claire, sauf cas flagrants
- Pilote doit venir de son plein gré se faire réévaluer, donc si constat dysfonctionnement:
 - Lui proposer évaluation
 - Objectif AME: évaluer, suivre, accompagner le retour à un vol sûr pour la personne! (traitement à mettre en place p.ex?)





**QUOI FAIRE SI FI A UN
DOUTE?**



ATTITUDES DANGEREUSES INCOMPATIBLES AVEC LA SÛRETÉ DES OPÉRATIONS

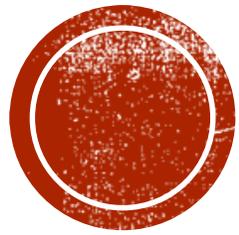
- Si pilote a une multitude d'attitudes dangereuses:
 - **Objectiver, documenter**
 - **Terminer** la formation
(discussion avec pairs, accord avec le CFI, ou le HT)
 - Si danger sévère: discuter avec **autorités** si possibilité légale de signalement, avec **éléments objectifs**
(OFAC: AMS ou Flight safety)
 - Objectif: éviter le tourisme d'écoles
 - Rappel: LPD – les black-listes sont illégale



TAKE-HOME MESSAGES

- FI challengés comme formateurs: importance de la formation continue et de la pédagogie
- Impact de la relation sur la communication et le stress et donc sur la sûreté des opérations (CRM)
- Reconnaissance échec de relation important pour éviter escalade en conflit
- Observer ses émotions et celles de l'autre
- Essayer de rester objectif: se focaliser sur des attitudes dangereuses
- Pas d'attitude dangereuse: échec de relation ou d'apprentissage? Oser remettre en question l'enseignement, discuter entre pairs, changer de FI?
- Attitude dangereuse? Discuter entre pairs, terminer formation





MERCI POUR VOTRE ATTENTION

Dr méd. Victor Dorribo

Médecin-conseil OFAC, c/o Pneumologie de Grancy, 1006 Lausanne

victor.dorribo@travail-sante.ch