

LE N. T. S. B.
Le National Transportation Safety Board



Le NTSB a été créé en 1966 et est théoriquement indépendant depuis une loi de 1974. Il publie le 8 Décembre 1981 un premier Rapport d'enquête portant sur la période Août-Septembre 1981.

Entre le 3 Août et le 4 Septembre, le NTSB a répertorié 1092 agents de la FAA contrôlant les avions dans les Tours et les Centres de contrôle **qui n'avaient jamais effectué cette mission auparavant.**

Le NTSB rapporte également que l'horaire de travail du Contrôleur post-grève est porté à 60 heures hebdomadaires.

Le 4 Septembre, 70% des Contrôleurs sont censés revenir à un horaire de 48h par semaine.

Mais le NTSB découvre de nombreux cas d'heures supplémentaires (dissimulées) au-delà de ces 48h.

Il « *note* » ainsi que les déclarations officielles du Directeur de l'Aviation Civile sont « *inexactes* ».

NOUVEAUX RECRUTEMENTS, NOUVELLE FORMATION

Les effectifs de Contrôleurs « opérationnels » relevés par le NTSB sont ainsi décrits :

31 Juillet 1981	13 311
31 Août 1981	4 669

Le NTSB note qu'en Octobre 1981 la formation au contrôle radar (qualification maximale) a été réduite de six semaines par rapport à la formation normale antérieure.

Le NTSB précise que si le nouveau programme de formation ne met pas en cause la sécurité aérienne au moment de son enquête, il insiste cependant sur le fait que celle-ci, opérée en période de forte réduction du trafic, n'est pas satisfaisante pour le futur (c'est à dire lorsque le trafic sera redevenu normal).

Selon le Rapport du NTSB, entre le 30 Septembre 1981 et le 29 Septembre 1982, il est prévu de former 2160 Contrôleurs. Compte-tenu des échecs normaux de formation prévisibles, seulement 1502 Contrôleurs seront susceptibles d'être opérationnels le 30 Septembre 1983.

A partir de Janvier 1983, il est prévu de recruter en formation 201 Contrôleurs par mois. (*pourquoi 200 et un ????*)

Au total, le NTSB considère que les estimations de la FAA en matière d'effectifs ne seront pas réalisées et qu'il faudra donc limiter fortement le trafic aérien pendant une période bien plus longue qu'annoncée.

Les Contrôleurs militaires appelés au Contrôle civil ont été 810 en Août 1981. 190 de plus ont été assignés à ce trafic en Octobre.

Le NTSB n'a pas trouvé de preuves de problèmes particuliers quant à la qualification de ces militaires. Mais il note ceci :

« L'affectation de longue durée des personnels militaires hors de leur base habituelle, les longues heures de service et la différence de salaire avec les Contrôleurs civils, influent grandement sur leur moral ».

Au cours de son enquête le NTSB a interrogé 220 Contrôleurs à travers les USA. En conclusion il déclare *« qu'il est préoccupé par les effets à long terme du rythme de travail, qui provoque fatigue et stress, ce qui est susceptible de dégrader l'efficacité des Contrôleurs et donc la sécurité aérienne ».*

Dans ces conclusions, le NTSB estime également que la FAA ne retrouvera des effectifs qualifiés de Contrôleurs comparables à ceux d'avant la grève qu'autour de 1985. La FAA, pour sa part, indique 1983.

Il relève aussi dans une annexe au Rapport qu'entre 1981 et 1985, 2319 Contrôleurs auront atteint l'âge de la retraite dans les Tours et 2092 dans les Centres de Contrôle.

Pour le NTSB, Il n'apparaît pas que la FAA s'en soit préoccupée.

LES ATTEINTES A LA SECURITE AERIENNE.

Curieusement le NTSB ne se livre pas à sa propre enquête sur le sujet alors que c'est pourtant sa mission primordiale.

Il se contente d'examiner celles effectuées par quatre organisations qui, elles, ont collecté des données.

Entre le 3 et le 31 Août 1981 sont recensés

- par le PATCO 58 erreurs de contrôle et 31 risques de collision.
- par l'Air Safety Institute 41 erreurs et 40 risques.
- par l'Association des Pilotes de Ligne 30 erreurs et 18 risques.
- par la FAA elle-même 24 erreurs et 28 risques.

Se basant sur ces différences, le NTSB ne se prononce pas. Il aurait au moins dû enquêter sur les erreurs et risques signalés par la FAA.....

Le NTSB relève cependant que :

- soit les Contrôleurs n'ont pas signalé nombre d'erreurs ou risques de collisions aériennes parce qu'ils ne voulaient pas que le système paraisse mauvais ou bien que les Superviseurs les ont incités à ne pas le faire.
- soit que l'enthousiasme et l'attitude positive de ceux qui étaient « appelés » à reconstruire le système les amenaient à cacher certaines réalités.

Mais là encore le NTSB n'en tire aucune conclusion.

LA SUITE

Dès le 16 Décembre 1981, soit moins d'une semaine après la publication de son premier Rapport, le Président du NTSB déclare devant une Commission du Sénat :

« Nous avons découvert au cours de notre enquête que les rapports transmis aux plus haut niveau de la FAA ainsi qu'à son Directeur ne reflètent pas la réalité des organismes de contrôle que nous avons visité » !!!

Le 12 Mai 1983, le NTSB publie un second rapport.

Celui-ci porte sur **quatre points principaux** :

Les **indicateurs de sécurité** (compte rendus incidents ; risques de collision).
Le NTSB relève :

« Durant son enquête, le NTSB a découvert une situation de laissez-faire [en français dans le texte] de la part du premier niveau hiérarchique parce qu'existe généralement un esprit de coopération entre les Contrôleurs et celui-

ci depuis la grève et également parce que la plupart des Superviseurs sont employés à plein temps pour le contrôle du trafic aérien au lieu d'effectuer leurs tâches de Superviseur ».

A noter que nous sommes alors près de deux ans après la grève.

L'entraînement des nouveaux Contrôleurs sur les secteurs, en trafic réel.

Le NTSB rappelle qu'il s'en était déjà inquiété auprès de la FAA en Décembre 1982.

Cinq mois plus tard il note cependant :

« Plusieurs cas de Contrôleurs à l'entraînement, qualifiés sur un secteur le matin et qui, l'après-midi même, instruisaient sur ce même secteur de nouveau Contrôleurs »

« De nombreux Contrôleurs expérimentés font de l'entraînement cinq à sept heures par vacation, ce que le NTSB considère comme excessivement stressant pour les instructeurs comme pour ceux à l'entraînement par charge de travail importante.

Au surplus, ces longues heures d'entraînement n'ont pas nécessairement amélioré l'enseignement pour ceux à l'instruction ».

Mais le NTSB se contente de *« réitérer ses Recommandations de Décembre 1982 »*.

Stress et fatigue.

Le NTSB constate :

« Actuellement la durée moyenne de travail est de 44 heures, avec à peu près les trois quarts de celui-ci sur un secteur de contrôle et un horaire de 6 jours par semaine ».

Il ajoute :

« Tant les Contrôleurs que les Superviseurs indiquent que la plupart des questions et problèmes sur les conditions de travail de la période d'avant la grève demeurent toujours et nécessitent d'être résolus ».

Il note également :

« Avant la grève, les Contrôleurs disposaient de 2 à 5 semaines de congé, la plupart du temps au moment de leur choix. Maintenant ils ont, dans le meilleur des cas, de une à deux semaines, à la seule discrétion de l'encadrement ».

Aussi le NTSB, cette fois, déclare que l'inaction de la FAA quant au stress et à la fatigue des Contrôleurs est *« inacceptable »*.

La gestion du système de contrôle.

Le NTSB rapporte un exemple édifiant :

« Un chef de centre n'a pas pu dire aux enquêteurs à quel moment seraient levées les restrictions de trafic dans son centre alors, qu'en fait, elles l'ont été pendant la semaine même d'enquête sur place » (sans commentaire).

« Les enquêteurs du NTSB se sont rendus compte que la plupart des problèmes de gestion du trafic avaient été portés à la connaissance des directions régionales ainsi qu'au siège de la FAA. Cependant, apparemment il n'y a eu aucune réaction.

La FAA a fait une priorité de l'augmentation d trafic et du retour aux niveaux de service d'avant la grève. Nombre d'échelons administratifs intermédiaires ont signalé une pression constante d'au-dessus pour augmenter le trafic et pour modifier les procédures opérationnelles afin de pouvoir accepter plus de trafic »

Le Rapport indique seulement ceci :

« Le NTSB estime que la FAA devrait reconnaître cette situation et y remédier immédiatement ».

On n'est pas plus contraignant.....

Le 13 Mai 1987 (soit six ans après la grève) le NTSB publie un nouveau rapport . Il y dénonce :

- les surcharges de trafic.
- le manque de Contrôleurs qualifiés
- le nombre d'erreurs de contrôle qui a augmenté de 18% au premier trimestre 1987 comparé à celui de 1986.
- le nombre de risques de collisions qui a augmenté de 42% en 19 par rapport à 1985.

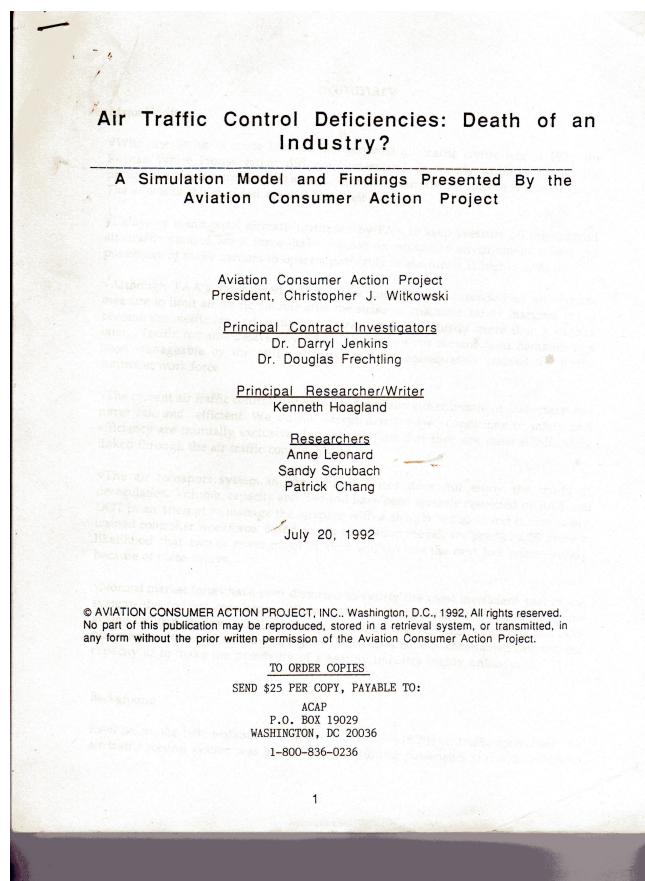
La suite on la trouve aussi dans un MEMORANDUM diffusé le 20 Juillet 1992 par l'organisme « AVIATION CONSUMER ACTION PROJECT » intitulé

« Les déficiences du Contrôle du trafic aérien : mort d'une industrie ? »

Ses conclusions sont sans appel :

« Onze ans après la grève et les révocations de Contrôleurs en 1981, le système n'a pas été restauré en dépit des constantes affirmations contraires de la FAA et du Ministre des Transports.

Au lieu de créer un système sûr et efficace du Contrôle du trafic aérien la FAA a fabriqué un système ou bien sûr ou bien efficace. Mais rarement les deux à la fois ».



***Le célèbre Ralph Nader,
fondateur, en 1971, de
l'Aviation Consumer Action
Project***

Dans les annexes de ce Mémorandum figure un tableau de la FAA elle-même **sur les risques de collision aérienne enregistrés** car signalés PAR LES PILOTES.

1981	394	1987	1058
1982	311	1988	710
1983	475	1989	550
1984	589	1990	454
1985	758	1991	352
1986	840	1992	66 (°)
			(°) 3 premiers mois.

LES ANNEES SUIVANTES

Nous ne disposons plus d'informations sur la sécurité aérienne aux USA depuis ce Mémorandum. Il est donc possible que le système fonctionne à nouveau comme dans le reste du monde.