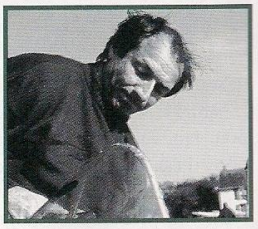
PAR MICHEL BARRY
Pilote professionnel, ingénieur aéronautique



Sécurité

L'auto-évaluation

« Suis-je objectivement apte à entreprendre ce vol ? »

« Connais-toi toi-même » préconisait Socrate. Une devise que tout pilote devrait méditer avant de partir en vol. Nombre d'accidents dus à la surestimation de ses capacités pourraient ainsi être évités.

Ce mois-ci, nous abordons une nouvelle fois la question du facteur humain. En effet, au cours du premier semestre 2010, des pilotes privés ont provoqué des accidents graves et on dénombre de nombreuses victimes.

Davantage ou moins que par le passé ? Il faudra attendre les statistiques pour conclure si l'année est mauvaise ou non et, à chaque fois, quelle est la part de responsabilité du pilote.

Mais déjà on assiste à une probable réédition des comportements dangereux habituels. Et, encore une fois, la plupart semblent s'être produits sans que les intéressés n'aient eu conscience de se mettre, seulement quelques minutes, en danger. De ce fait, ces comportements se révèlent tout aussi inquiétants que d'autres délibérément plus dangereux car la prise de conscience de la gravité de la situation a précédé seulement de quelques secondes l'accident.

On peut toujours éduquer, convaincre, dissuader puis, en dernier recours, sanctionner les imprudents. Mais comment faire de la prévention auprès de pilotes qui, en toute bonne foi, concernant leurs capacités, emmènent parents et amis faire un petit tour d'avion tout en étant intimement convaincus de leurs capacités alors que, vraisemblablement, ils ne sont pas aptes ?

Se pose un triple problème :

- L'auto-évaluation concernant ses propres aptitudes au moment du vol.
- Le droit de partir sans avoir à en référer à une personne compétente et qualifiée.
- Quelle parade l'entourage peut-il mettre en place ?

L'auto-évaluation des aptitudes à piloter le jour J

Le niveau de compétence ne doit pas être considéré comme une constante. On possède des brevets et des licences à jour mais, avec une toute petite expérience récente, on est souvent loin du niveau minimum nécessaire à l'exécution d'un tour de piste ou d'un petit voyage.

Cette dégradation des aptitudes est rarement perçue par l'intéressé, surtout s'il possède dans sa vie de tous les jours une autorité et un pouvoir légitimes sur l'ensemble des éléments qui l'entourent. Il oublie alors très vite que l'avion léger est différent de son automobile et, qu'une fois à bord, l'environnement peut devenir très rapidement hostile, même par beau temps.

Un vol débuté dans des conditions favorables peut présenter un niveau de difficulté bien supérieur à

celui auquel peut faire face le pilote. Par exemple, sans pour autant se retrouver en situation d'urgence caractérisée, il peut s'avérer très délicat de se dérouter sur un terrain inconnu alors que quelques heures avant le départ on envisageait sereinement cette éventualité sans en imaginer les détails.

Ensuite le stress engendré par sa propre prise de conscience de la difficulté qui se présente va dégrader les aptitudes à réagir d'une façon adaptée au problème.

D'ailleurs, pendant la préparation du vol, l'aspect technique avait parfaitement été envisagé, mais avec le stress en moins.

Les oublis, notamment ceux qui auraient pu être évités par l'ensemble des opérations de contrôle (visite prévol, consultation systématique de la check-list), se multiplient quand le pilote n'a plus la rigueur mentale de s'y consacrer quelques instants. En phase de sous-entraînement, la consultation laborieuse de la check-list et la lenteur d'exécution des actions et des vérifications qu'elle requiert est un signe caractéristique. Cela devrait dissuader un pilote de s'embarquer avec des passagers dont il est proche affectivement et en face desquels il évitera de montrer ses hésitations un peu scolaires face au précieux document.

Malheureusement, une solution de facilité consistera souvent à s'auto-assurer que l'on n'oublie rien et qu'on domine la situation, alors qu'en réalité on la subit. Il suffirait pourtant d'informer les passagers des spécificités de l'utilisation d'un avion pour qu'ils comprennent bien la nécessité de prendre le temps de procéder aux vérifications. Ainsi, le pilote serait moins sous pression pendant ses contrôles vitaux.

Une autre tendance voisine constatée auprès des pilotes sous-entraînés est de considérer qu'ils gênent le trafic car leur rythme d'exécution de l'ensemble des procédures nécessaires au vol est trop lent, ce qu'ils ressentent en ayant la nette impression « d'être derrière l'avion ».

Deux cas de figures devraient conduire à des décisions différentes :

• **La lenteur est normale**, elle concerne les opérations au sol et l'on a toutes les raisons d'imaginer qu'en vol le rythme de travail sera suffisant. Dans ce cas, on peut continuer tout en gardant le recul nécessaire pour ne pas précipiter les procédures. Faites confiance aux autres usagers et aux contrôleurs ! Aucun d'entre eux ne vous reprochera de « prendre votre temps ». Si vous « traînez » davantage que les autres pour préparer votre avion avant le décollage, laissez passer ceux qui sont plus opérationnels que vous. Sur la plupart des aérodromes, il existe au point d'arrêt des aires d'attente où vous avez tout votre temps avant votre départ VFR et si vous êtes IFR, prévenez le contrôle. A condition que vous restiez rigoureux, aucun contrôleur ne vous bousculera. Au contraire, il tiendra compte de vous pour organiser « sa » circulation et vous assistera avec davantage de vigilance. Le rythme reviendra ou ne reviendra pas. Si vous êtes pilote privé, on ne peut exiger de vous l'aspect très opérationnel des professionnels que vous entendez sur la fréquence. Cependant, vous n'êtes un « boulet » pour personne si vous agissez à une vitesse à laquelle vous ne vous laissez pas déborder.

• **Votre lenteur vous paraît exagérée.** Pourtant personne ne va s'en inquiéter et le contrôle vous accorde la clairance pour le décollage. Si vous aviez mentalement mis en place avant le départ quelques critères d'auto-évaluation et s'ils vous indiquent clairement une inaptitude momentanée, il n'est pas trop tard pour renoncer. Un vol de contrôle avec un instructeur va vous rassurer en vous montrant que vous

savez toujours piloter et, peut-être, vous permettre d'adapter sans complexe votre rythme à celui de l'avion. L'instructeur ne vous laissera pas décoller s'il constate que vous n'avez pas terminé les vérifications. En endossant provisoirement le statut d'élève, vous n'avez pas de complexe à prendre tout le temps nécessaire, alors qu'en qualité de commandant de bord, vous étiez poussé à mimer une fausse aisance surtout accompagné de vos proches.

Le pouvoir de partir sans avoir à en référer à une personne compétente et qualifiée

L'entraînement régulier est capital pour conserver un bon niveau de compétence. Nécessaire mais pas suffisant. En effet, à voler seul, on acquiert des habitudes qui ne vont pas toujours dans le sens de la sécurité. Et le fait de n'avoir à rendre de comptes à personne peut entraîner une dérive de son niveau sans que l'on en soit conscient.

Le vol obligatoire pour proroger sa licence permet de révéler des points insuffisants mais, ne constituant pas un test, l'instructeur ne peut qu'inciter le pilote à se remettre à niveau.

Selon le pilote, il y aura ou non prise en compte des remarques faites au débriefing. Dans le meilleur des cas, le pilote jugé limite ou insuffisant consentira à refaire un peu d'école.

Mais parfois, une pointe d'amour-propre mal placé complique la situation.

Le phénomène est observable pour différentes catégories de personnes : susceptibles, timides, autoritaires, ayant des postes de responsabilité dans la vie professionnelle, notables...

En général, les instructeurs sont formés à avoir suffisamment de diplomatie pour ramener la « brebis égarée » dans le droit chemin. Mais, parfois aussi, l'inconscience triomphe et, de notoriété publique, un pilote continue à voler alors que son niveau minimum est insuffisant. Et son entourage, bien que conscient du problème, ne dit rien ou n'a pas son mot à dire.

Une autre situation, plus subtile mais toute aussi capable de générer des accidents, est celle du pilote discret, propriétaire de son avion, donc relativement autonome dans ses décisions et qui effectue son vol de contrôle sur un paisible avion-école. Rien ne l'empêche ensuite d'emmener ses amis sur un appareil plus exigeant, plus rapide, moins tolérant, car au niveau monomoteur le législateur a mis dans la même case tous les appareils légers à train tricycle. Si, dans le passé, leur pilotage se ressemblait en matière d'exigences et de difficultés, il n'en est plus de même aujourd'hui. Par exemple, il existe une réelle différence entre un DR 400 et un Piper Malibu !

Une autre tendance caractéristique et tout aussi dangereuse est celle du pilote « silencieux ». Par manque d'aisance, il communique peu avec le contrôle et adopte plutôt un comportement « furtif ». A la suite de l'intrusion d'un DR 400, transpondeur éteint, dans un espace de classe C et de la quasi-collision avec un ATR, on peut lire les lignes suivantes dans le **rapport du BEA :**

« … Le pilote explique que lorsqu'il approche de la région lyonnaise au niveau de vol 95, les conditions météorologiques l'obligent à effectuer des altérations de cap et à descendre progressivement vers le niveau de vol 75. Il indique qu'il n'a pas vu l'ATR 42. Il ajoute qu'au décollage, il a oublié d'allumer le transpondeur, muni d'un alticodeur. Il connaissait l'utilité de cet équipement, non seulement vis-à-vis des organismes de la circulation aérienne, mais aussi vis-à-vis des systèmes anti-abordage embarqués dans certains avions de transport public.

Il a veillé la fréquence radio utilisée dans cet espace mais n'a pas

signalé sa présence puisque, compte tenu de sa position, cela n'était pas réglementairement nécessaire. Il n'avait pas contacté d'organisme de la circulation aérienne depuis son départ…

Le pilote a été formé au sein du club et y est adhérent depuis longtemps. Quelques jours après l'incident, il a accompli le même vol en compagnie de l'instructeur. Ce dernier explique qu'il n'a pas noté de lacune particulière dans le suivi de la navigation mais précise que le pilote était réticent à contacter les organismes de la circulation aérienne… »

Quelle parade l'entourage d'un pilote « notoirement limite » peut-il mettre en place ?

Nous avons tous été confrontés à la détresse d'une famille après un accident d'avion léger dont le pilote, de surcroît, semblait probablement à l'origine. Parfois, nous n'avons pas compris ce qui s'était passé et il a fallu attendre les résultats de l'enquête pour y voir un peu plus clair. L'accident est alors apparu comme une fatalité.

Mais, parfois aussi, nous avons ressenti immédiatement un grand sentiment de culpabilité car il était notoire que le pilote, tout en étant parfaitement en règle, n'était pas à la hauteur des exigences minimales requises et de l'habileté pour piloter l'appareil avec lequel il a provoqué un accident.

Oui mais que faire en amont ?

Notre tradition gauloise est puissamment ancrée dans l'horreur de la délation et c'est tant mieux. Mais nous avons ainsi tendance à confondre des actions qu'on pourrait entreprendre pour éviter un accident à un ami, à plusieurs amis, à une famille… à une dénonciation en bonne et due forme. Ce qui n'exclut ensuite nullement la perception du sentiment de culpabilité évoqué ci-dessus.

Le pilote mis en cause a d'autres amis et une famille. Ils le perçoivent peut-être sous un autre angle et possèdent sur lui une forme d'ascendant que nous, camarades de club par exemple, n'avons pas. Dans l'intérêt de tous, on peut essayer, si on juge la situation inquiétante, d'entrer en contact avec les proches afin d'évoquer nos doutes et d'établir finalement un dialogue avec l'intéressé. Ce rôle est naturellement dévolu de prime abord aux responsables d'associations et au chef pilote. Il peut être utilement relayé par un ami proche du pilote.

Les voies diplomatiques sont nombreuses et très variées. Je vous assure que pour avoir vécu plusieurs fois des situations traumatisantes à la suite d'accidents qui mettaient directement en cause, et d'une façon quasi prévisible, les capacités du pilote, nous sommes un certain nombre à regretter de ne pas avoir essayé de les emprunter.

En guise de conclusion…

D'où l'intérêt vital, une fois de plus, de bien se connaître afin de pouvoir définir son aptitude réelle le jour du vol. Il s'agit d'un examen difficile dans lequel l'instinct de conservation joue peu et où la plupart d'entre nous ont tendance à se surévaluer.

Tout en sous-évaluant l'intensité des drames qui peuvent s'ensuivre.

Un responsable de gendarmerie aérienne, lui-même pilote privé, contacté pour la rédaction de cet article, m'a rapporté une situation survenue quelques minutes après un accident qui s'est déroulé sous les yeux de la famille. Témoignage insupportable dont je vous laisse imaginer le contenu et qui devrait inciter à davantage de prudence, notamment quand on n'est pas certain à 100 % de son aptitude au moment du départ.