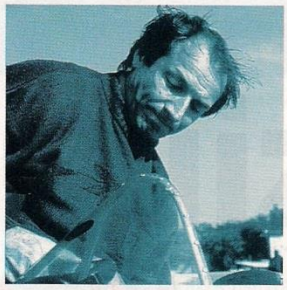

par **MICHEL BARRY**
Pilote professionnel,
ingénieur aéronautique

Apprenez à lutter contre le stress
Avant et pendant le vol

Le stress, lorsqu'il est mal géré, peut engendrer des comportements inadaptés de la part du pilote. Il est d'ailleurs à l'origine d'un nombre conséquent d'accidents, graves ou légers.

Lorsque survient un incident en vol le pilote doit réunir toutes ses capacités pour appliquer la solution la plus appropriée. L'expérience récente, et même plus ancienne, en matière d'accidents de l'aviation générale, montre que la très grande majorité des accidents, graves ou légers, sont une conséquence directe du comportement du pilote. Soit un comportement imprudent contre lequel il est bien difficile de lutter. Soit plus souvent un comportement inadapté parce que le pilote sous l'effet du stress n'a pas choisi la bonne décision ou n'a pas pensé à appliquer des procédures qu'il connaissait pourtant parfaitement. Comprendre le mécanisme du stress afin d'en atténuer les conséquences et surtout anticiper les situations qui pourraient inquiéter le pilote jusqu'au point de lui faire perdre une partie de ses moyens, devrait permettre à chacun d'entre nous de voler mieux armé contre une agression toujours possible.

A- Comment le stress provoque des comportements inadaptés.

• **Exemple 1 :** un pilote faiblement entraîné est préoccupé par la température d'huile qui s'élève au-dessus de la normale (115 °C pour 100 °C à ne pas dépasser). La situation est certes inquiétante pour le moteur mais au moment où le pilote s'en aperçoit la sécurité du vol n'est absolument pas compromise. Au pire il reste encore la possibilité d'atterrir en campagne car le moteur délivre de la puissance et on peut penser qu'il va refroidir pendant la descente. Mais le pilote choisit une autre alternative. Environ un quart d'heure plus tard il rejoint son aérodrome de départ. Probablement obnubilé par le problème de la température, il néglige son pilotage et finit par décrocher en dernier virage. Le pilote est tué dans l'accident. Le passager survivant confirme le décrochage et la focalisation du pilote (effet tunnel) sur la température d'huile.

• **Exemple 2 :** un pilote à la faible expérience, probablement inquiet et stressé par le mauvais temps, prend sagement la décision de faire demi-tour. Mais perturbé par une situation qu'il n'avait pas prévue il oublie de sortir le train au bon moment. De surcroît il "n'entend" pas l'alarme et le sort tardivement. Il se pose alors que le train n'est pas complètement verrouillé.

• **Exemple 3** (REX du mois) : un pilote sous l'effet de pressions extérieures ne tient pas compte d'une situation météo difficile (vent de travers, turbulence) et entreprend un vol à la limite de ses moyens. Une fois en vol il décide *« d'écourter la plaisanterie »*. Alors qu'il se présente pour atterrir il est confronté à un fort vent de travers qui provoque un atterrissage dur. Sous l'effet du stress il a poursuivi une finale qui était mal stabilisée. D'autres solutions qu'il a envisagées par la suite (dérouter, attendre) n'ont pas été retenues probablement sous l'effet du stress (erreurs de jugement). Pourtant l'analyse montre que la décision d'atterrir au plus tôt, comme il l'a fait, était la plus risquée.

• **Exemple 4 :** un pilote à la faible expérience décide d'interrompre un vol car son passager ressent des nausées. Stressé, il ne réussit pas à se poser correctement sur une piste qu'il connaît mal mais qui ne présente toutefois pas de difficultés particulières.

• **Exemple 5 :** après le décollage, l'alarme de décrochage se déclenche intempestivement et perturbe un pilote (pilote de ligne, 14 000 heures) qui décide de revenir se poser. Bien que l'atterrissage soit trop long, la remise de gaz n'est même pas envisagée alors que tout indique, selon toute évidence, qu'elle s'imposait.

B- Débriefing ** : quelles actions, quels comportements auraient été mieux adaptés ?

Dans les rapports du BEA, ceux sélectionnés ici et d'autres disponibles sur le site (www.bea.aero), on découvre de nombreuses situations de stress responsables d'accidents chez des pilotes plutôt peu expérimentés. Mais des pilotes confirmés, comme des pilotes de ligne, exemples de pilotes entraînés et expérimentés, ont aussi été victimes de leur stress dans un environnement nouveau. Ce qui montre bien que tout pilote, aussi performant qu'il soit, ne devrait pas se sentir invulnérable à une "attaque du stress".

Il existe une infinité de possibilités de survenue rapide d'une situation totalement imprévisible. Cependant on peut les classer en quelques catégories seulement : surprise, baisse passagère de ses propres performances physiques ou mentales, incompréhension d'une information, pression extérieure. Elles se retrouvent à chaque fois pour déclencher l'inquiétude du pilote même si la situation ne présente aucun danger immédiat. C'est, ensuite, soit l'aptitude à choisir la bonne solution, soit au contraire les mauvais choix en cascades qui feront la différence entre un incident qui restera anodin une situation qui évoluera vers l'urgence ou la détresse. D'où l'intérêt d'être déjà en pleine possession de ses moyens au début du vol afin d'éviter que, face à une perturbation mineure, de mauvaises décisions dégradent davantage la situation et fassent monter le stress d'un cran.

1. Les cinq exemples ont été choisis car ils illustrent bien les principales grandes familles d'"agents stresseurs" ou simplement "stresseurs" susceptibles de survenir en vol, ceux que le pilote doit le plus redouter :

• une situation imprévue, un incident mécanique,

• une surcharge de travail liée à une modification du plan d'action initial,

• une impression d'incompétence faisant suite, souvent, à une mauvaise décision initiale,

• une pression d'ordre psychologique qui n'a rien à voir avec la technique du vol,

• une incohérence technique qui génère une incompréhension.

Bien entendu sont exclus de la liste :

• tous les stresseurs d'ordre privé, comme la fatigue, la maladie, les traitements médicamenteux, les problèmes d'ordre personnel, le célèbre "objectif destination", souvent évoqué dans nos colonnes, etc.

Autant de facteurs dont la connaissance par le pilote doit impérativement lui faire renoncer à un vol en qualité de commandant de bord. En effet, même sans complication technique particulière ils génèrent déjà un handicap susceptible de diminuer les performances du pilote face à une situation imprévue, et même ils peuvent parfois déclencher un stress alors que le vol se déroule normalement,

• les graves incidents techniques qui génèrent une réelle situation de détresse et contre lesquels il n'existe pas de parade. Mais heureusement, et même en cherchant bien dans les rapports du BEA, nous n'avons pratiquement pas trouvé de situation récente qui n'admettait pas de solution, hormis des imprudences caractérisées et des ruptures en vol dans des cas d'utilisation extrême comme la voltige de compétition.

Par déduction on peut admettre que la plupart des accidents d'aviation légère proviennent d'un enchaînement de circonstances malheureuses contre lesquelles le pilote n'a pas su trouver les parades adaptées. Parfois ses compétences, ses connaissances et son entraînement n'étaient pas suffisants. Mais on constate aussi souvent que le pilote était parfaitement en mesure de faire face au problème ou de trouver une solution alternative. À chaque dénouement heureux le pilote a expliqué le rôle joué par le stress dans ses mauvaises décisions. Dans certains accidents plus graves on peut facilement lui imputer des décisions aberrantes. D'où l'importance de considérer le stress comme un facteur à éviter en s'y préparant le mieux possible. Les cinq exemples servent de support, au moins dans ces situations précises, pour énoncer les comportements qui auraient été salutaires :

• **exemple 1 :** piloter d'abord la trajectoire et maintenir les bons paramètres de vol. Tant pis si le moteur casse, on se pose en campagne,

• **exemple 2 :** revenir à la check-list le plus possible dès que le maintien des bons paramètres de vol est assuré,

• **exemple 3 :** chercher à comprendre d'abord si la situation est réellement urgente et s'il n'est pas plus sage d'attendre un peu afin d'éviter une décision précipitée. Penser aussi à communiquer,

• **exemple 4 :** "trier" les contraintes. Faire immédiatement la différence entre celles qui hypothèquent directement la sécurité du vol et celles qui ne concernent que la vie à bord. L'exemple du passager malade illustre bien cette recommandation ;

• **exemple 5 :** penser à lever le doute en cas d'incompréhension de la situation. Dans cet exemple

** Débriefing

Les médecins anesthésistes côtoient le stress au quotidien. Les unités de pointe soignent essentiellement des malades en grande détresse ou en situation d'urgence. Les équipes médicales sont souvent confrontées au cours de leurs interventions à une mission impossible. Le docteur Dominique Simon, chef du service Anesthésiologie au Centre hospitalier sud-francilien de Corbeil-Essonnes, s'est particulièrement intéressé au stress de ses collaborateurs et ses conclusions trouvent une résonance toute particulière chez un pilote :

• d'abord il est inéluctable. Que sa propre vie soit en danger (comme pour le pilote) ou que ce soit celle d'un tiers dont on a la responsabilité (comme un malade) les signes cliniques du stress sont identiques.
Si, au début, le stress stimule l'action, il devient rapidement un handicap pour la réussite de la mission,

• sous l'emprise du stress il est important, si c'est possible, de communiquer avec un tiers. C'est la seule façon de sortir de "l'effet tunnel" (concentration sur un détail particulier, généralement peu important, face à l'urgence de la situation). Un point de vue extérieur peut parfois rétablir la hiérarchie de l'urgence dans l'esprit de la personne qui subit le stress,

• les vérifications systématiques, équivalentes de la check-list du pilote, sont mises en place dès que la situation se complique. Elles doublent les procédures normales et l'expérience vécue dans les blocs opératoires montre tous les jours qu'elles peuvent réparer de graves erreurs,

• les praticiens progressent efficacement dans leur lutte contre le stress au cours de séances de débriefing. Ils comparent leurs expériences entre eux et les conclusions qui en découlent leur permettent de découvrir quels sont les facteurs spécifiques qui ont pu, dans un environnement d'urgence extrême, déclencher plus particulièrement la survenue de l'épisode "perte d'efficacité". Ce qui permet dans le futur de redouter et d'éviter si possible ces facteurs et, en prévision, construire des parades à caractère collectif ou individuel.

Rapports du BEA

EXEMPLE n°1

• **Événement :** perte de contrôle en dernier virage, collision avec le sol.
• **Cause identifiée :** décision d'entreprendre le vol avec cet aéronef par forte température.
• **Cause probable :** focalisation de l'attention sur un problème technique au détriment du pilotage.
• **Conséquences et dommages :** pilote décédé, passager blessé, aéronef détruit.
• **Aéronef :** avion Jodel D 18, construction amateur.
• **Exploitant :** club.
• **Nature du vol :** voyage.
• **Personnes à bord :** pilote + 1.
• **Titres et expérience :** pilote, 55 ans, PPL de 1975, 273 heures de vol dont 48 sur type, 5 heures dans les trois mois précédents, dont 1 h 30 sur type.
• **Conditions météorologiques :** vent 360°/8 à 12 kt, CAVOK, température 34 °C.
• **Circonstances :** le pilote décolle aux environs de 15 h 45 de la piste 31 revêtue. Il a décidé de réaliser la navigation proposée dans le cadre d'un rallye aérien organisé par l'aéroclub. Dix minutes après le décollage, en route vers Aurillac, il essaie en vain de contacter le chef pilote de l'aéroclub sur la fréquence d'auto-information. Le passager explique que le pilote, préoccupé par la température de l'huile du moteur, décide de faire demi-tour puis réduit le régime en descendant. Il ajoute qu'à ce moment, la température d'huile atteint 115 °C.
À 16 h 06 min, le pilote annonce d'une voix calme sur la fréquence d'auto-information : *« Je rentre parce que mon avion est à 115 degrés, je n'arrive pas à le faire refroidir. Je vais me mettre en vent arrière pour la 31 en gazon »*. Une minute plus tard, un DR 400 de l'aéroclub s'annonce en longue finale pour la piste 31 revêtue.
À 16 h 08 min 23 s : le DR400 s'annonce en finale 31.
À 16 h 08 min 32 s : le pilote du Jodel D 18 annonce qu'il est en *« vent arrière 31 gazonnée main droite »*. La voix du pilote semble calme.
À 16 h 09 min 03 s : le pilote du DR 400 s'annonce *« en courte pour la 31 en dur »*.
L'épave est retrouvée près de l'axe de la piste 31 non-revêtue. Son examen ne met en évidence aucune autre défaillance.
Le passager indique que pendant le dernier virage, après un circuit à faible hauteur, il a entendu l'avertisseur de décrochage. Il ajoute que l'inclinaison au cours de ce dernier virage était modérée puis qu'elle a fortement augmenté. Lors du choc avec le sol il a été éjecté. Il a pu ensuite prévenir les secours.
Les deux pilotes présents dans le DR400 n'ont pas vu le Jodel pendant son évolution. La trajectoire du Jodel décrite par les témoins au sol correspond à un circuit réalisé à faible hauteur et très proche de la piste.
Le pilote du Jodel a très probablement focalisé son attention sur l'indication de température d'huile, au détriment du pilotage de l'aéronef. L'avion s'est ainsi retrouvé en vent arrière rapprochée à vitesse et hauteur faibles. Dans ces conditions le dernier virage était difficilement réalisable. Il n'est pas possible de dire si l'intégration directe du DR400 a pu constituer une gêne pour le pilote du Jodel.
En 2002, le club avait émis une restriction d'utilisation dans un bulletin d'information : *« Le D 18 craint les températures élevées, c'est la raison pour laquelle à partir d'une température sous abri de 23 °C, ils sont interdits de vol. Par ailleurs, si la température de l'huile dépasse 100 °C, réduire le régime à 2 500 tours par minute »*.
L'avertissement suivant était ajouté sur le tableau de bord : *« Très important, ne pas dépasser température d'huile 100 °C, sinon réduire le moteur à 2 500 tours par minute »*.
La trajectographie suivante est issue du récepteur GPS présent à bord. Les derniers points montrent l'avion en virage avec une inclinaison

Point	Position	Longueur	Route	Date / Heure	Durée	Vitesse
84	N 44°2...	0.260 km	121°	21/06/03 16:09:36	00:00:09	103.9 km/h
85	N 44°2...	0.452 km	120°	21/06/03 16:09:49	00:00:13	111.2 km/h
86	N 44°2...	0.443 km	123°	21/06/03 16:10:03	00:00:14	113.8 km/h
87	N 44°2...	0.421 km	122°	21/06/03 16:10:16	00:00:13	116.5 km/h
88	N 44°2...	0.266 km	131°	21/06/03 16:10:24	00:00:08	119.5 km/h
89	N 44°2...	0.137 km	159°	21/06/03 16:10:30	00:00:06	118.1 km/h
90	N 44°2...	0.126 km	184°	21/06/03 16:10:34	00:00:04	113.5 km/h
91	N 44°2...	0.089 km	232°	21/06/03 16:10:37	00:00:03	107.3 km/h
92	N 44°2...	0.080 km	357°	21/06/03 16:10:41	00:00:04	71.7 km/h
93	N 44°2...	0.022 km	87°	21/06/03 16:10:50	00:00:09	8.6 km/h
94	N 44°2...	0.051 km	77°	21/06/03 17:18:20	01:07:30	0.0 km/h

proche de 35 degrés et une vitesse propre calculée très proche de la vitesse de décrochage qui est de 75 km/h.

EXEMPLE N°2

• **Événement :** atterrissage train non verrouillé.
• **Cause probable :** erreur de manipulation.
• **Conséquences et dommages :** hélice, échappement et fuselage endommagés.
• **Aéronef :** avion Piper PA 24 - 250.
• **Exploitant :** privé.
• **Nature du vol :** voyage.
• **Personnes à bord :** pilote + 1.
• **Titres et expérience :** pilote 50 ans, TT de 1978, 216 heures de vol dont deux sur type et 21 dans les trois mois précédents.
• **Conditions météorologiques :** évaluées sur le site de l'accident : vent 320°/ 04 kt à 07 kt, visibilité 3 000 m, 1 500 m sous précipitations, BKN entre 400 et 700 ft.
• **Circonstances :** après le décollage en piste 22 (...), le pilote prend la décision d'annuler son voyage à cause des conditions météorologiques. D'après ses déclarations, le train est sorti verrouillé en vent arrière et s'efface à l'atterrissage. Il dit ne pas avoir entendu l'alarme sonore de train. Sur l'aéronef, le train principal est retrouvé légèrement sorti. Les trappes de train sont intactes. Il n'y a pas de trace de frottement du train sur la piste. Des essais sur chandelles ont montré un fonctionnement normal du train, de la signalisation de sortie et de l'alarme sonore. La faible expérience du pilote ainsi que le stress dû aux mauvaises conditions météorologiques pourraient expliquer une erreur de manipulation de la commande de train et la non-perception de l'alarme sonore.

EXEMPLE n°4

• **Événement :** sortie latérale de piste lors de l'atterrissage.
• **Cause identifiée :** absence de correction des effets du vent due au stress.
• **Conséquences et dommages :** train d'atterrissage gauche, intrados de la partie gauche de l'aile et volet gauche endommagés.
• **Aéronef :** avion Robin DR400-140 B.
• **Exploitant :** club.
• **Nature du vol :** local.
• **Personnes à bord :** pilote + 1.
• **Titres et expérience :** pilote, 43 ans, PPL de 2004, 150 heures de vol, toutes sur type et 10 heures dans les trois mois précédents.
• **Conditions météorologiques :** vent 100°/ 10 à 18 kt, CAVOK, visibilité supérieure à 10 km, température 31 °C, QNH 1019 hPa.
• **Circonstances :** après une demi-heure de vol, le passager ressent des nausées. Le pilote décide d'écourter le vol et s'intègre le circuit d'aérodrome pour un atterrissage en piste 07. Lors du toucher des roues, l'avion dérape, sort de la piste par la droite. Le train principal gauche heurte une balise lumineuse et se rompt. L'avion poursuit sa course dans l'herbe et décrit un arc de cercle sur une centaine de mètres, qui le ramène vers la piste. La partie gauche de l'aile heurte le bord de la piste revêtue, l'avion effectue un cheval de bois et s'immobilise. Le pilote indique qu'il était très perturbé par l'état de santé de son passager et qu'il souhaitait atterrir le plus rapidement possible. Stressé, il n'était plus en mesure d'adapter ses actions sur les commandes de vol pour corriger les effets du vent lors de l'atterrissage. Il n'a pas l'habitude d'atterrir en piste 07 car les vents dominants sont orientés à l'ouest. La piste présente une pente montante, ce qui a vraisemblablement perturbé sa perception de la hauteur lors de l'arrondi. Après plusieurs mois d'interruption des vols, il avait repris l'entraînement en avril avec un instructeur.

EXEMPLE n°5

• **Événement :** sortie longitudinale de piste lors d'un atterrissage de précaution, basculement sur le dos.
• **Aéronef :** avion Dyn'Aero MCR01.
• **Exploitant :** privé
• **Conséquences :** pilote légèrement blessé, avion fortement endommagé.
Le pilote, propriétaire de l'avion, effectue des circuits d'aérodrome. Il indique qu'au cours de la montée il stabilise la vitesse à 100 mph. À environ 400 ft de hauteur, l'alarme de décrochage retentit. Il augmente la puissance mais l'alarme persiste de façon intermittente. Stabilisé à la hauteur de 1 500 ft, il décide d'interrompre le vol et d'effectuer un atterrissage de précaution en piste 11 revêtue. La finale est accomplie avec les volets entièrement sortis, à une vitesse indiquée de 85 mph, soit 15 mph au-dessus de la vitesse préconisée par le constructeur. Le pilote explique qu'il sent l'aéronef "flotter" sur une longue distance. Il se pose avant la fin de la piste, d'une longueur de 745 m. Se rendant compte qu'il ne pourra pas s'arrêter avant la fin de la piste, il sélectionne les magnétos sur arrêt. L'avion sort longitudinalement de la piste et bascule ensuite sur le dos dans un champ labouré. Le pilote ajoute qu'à la suite de cet accident il a démonté le capteur de l'alarme de décrochage pour le vérifier. L'interrupteur d'activation de l'alarme était bloqué sur la position "alarme".
Le pilote, pilote de ligne à la retraite, totalise plus de 14 000 heures de vol, dont 57 heures sur monomoteur. Il a volé 4 heures sur cet avion dont 30 minutes seul à bord.
• **Conclusion :** l'accident est dû à la poursuite de l'atterrissage alors que la distance de piste restante après le toucher des roues était insuffisante, et la vitesse trop importante. L'activation intempestive de l'alarme de décrochage a probablement contribué à la décision de poursuivre l'atterrissage au lieu de remettre les gaz.

le pilote, en écoutant plutôt l'avertisseur sonore (intempestif et défaillant) que son anémomètre fonctionnant parfaitement, a fait le mauvais choix. Un lever de doute, comme tester le comportement de l'appareil à très basse vitesse après être remonté à une hauteur de sécurité, lui aurait fait exclure le bien-fondé des informations sonores. De plus, il aurait eu le temps de réfléchir à la façon de les faire cesser.

2. On peut y ajouter la sensation de pression extérieure en général, l'impression désagréable de gêner les autres comme dans le cas d'une circulation d'aérodrome un peu dense pour un pilote peu habitué à autant de trafic. Être conscient, dans ce cas, que le contrôleur est un allié et non une source de stress supplémentaire détendrait probablement le pilote stressé et l'aiderait à trouver les solutions que le stress l'empêche même d'envisager (effet tunnel). Tous les contrôleurs sont capables de comprendre une situation de stress à bord. Ils possèdent le "catalogue" des solutions les plus courantes et ils l'appliquent très souvent. Encore faut-il que le pilote explique ses soucis, le plus clairement possible, et le plus tôt possible. Car une conséquence perverse du stress est aussi de rendre le pilote stressé confus voire paniqué, au point que son langage devienne incompréhensible (régression du langage sous l'effet du stress).

C- D'abord éviter de se retrouver en situation de stress. Comment y faire face quand il survient ?

1. La prévention :

• votre activité de pilote privé est un loisir. Rien ne vous oblige à partir si vous pressentez des difficultés pratiques ou mentales. En vol, vos inquiétudes seront amplifiées et elles pourront dégénérer en stress,

• le seuil d'apparition du stress s'élève avec l'entraînement… et s'abaisse avec le manque d'entraînement. Ainsi tel vol facile alors que vous venez de faire cinquante heures dans les trois derniers mois peut se révéler compliqué quelques mois plus tard si vous avez peu volé. En cas de doute faites un vol avec un instructeur,

• décoller en ayant bien préparé votre vol est une source de plaisir. C'est pour cette sensation que l'on vole en aéroclub. Au contraire, si on part sous le feu de l'enthousiasme en ayant négligé la préparation (documents manquants, stratégies alternatives non envisagées, autonomie incertaine…) l'euphorie fait vite place au stress,

• identifiez les situations de pression extérieure (amis à faire voler, destination à atteindre à tout prix…). Ce sont de grandes génératrices de stress car elles peuvent forcer le pilote à décoller alors qu'il doute de ses possibilités réelles. Apprenez à dire « *non* » à votre entourage et aussi à vous-même.

2. En cas de stress en vol :

• battez-vous. Vous avez probablement une solution à votre portée,

• ne transpirez pas seul. Communiquez, pensez à déléguer que ce soit à bord où un passager pourra toujours vous aider à rechercher de la documentation, ou que ce soit avec le contrôleur. Vous avez 95% de chances d'être confronté à une situation d'urgence classique et le contrôleur, qui ne subit pas votre stress et connaît bien ses classiques, possède une double aptitude pour vous aider immédiatement,

• à la moindre accalmie dans l'urgence, ouvrez la page correspondante de votre check-list d'urgence. La conduite la mieux adaptée à la résolution de votre problème s'y trouve peut-être. S'il est d'ordre technique le constructeur l'a sûrement envisagé,

• tentez de vous décharger mentalement de toute contrainte d'ordre psychologique : amour-propre, sanction, peur du ridicule… D'anciens stressés en vol vous diront combien on s'en remet facilement, quitte à payer une tournée générale à l'arrivée ! ●

Le REX du mois (Exemple n° 3)

Événement survenu le 2 mars 2013

• **Description :** récemment breveté, je propose à ma fille un vol local, pour qu'elle réalise que ce que son vieux père a réussi à plus de 50 ans... La météo n'est pas terrible. (...) J'envisage d'annuler et de ne pas me rendre à l'aéroclub, mais... *« Allons-y, on ne sait jamais... »* Je n'aime pas annuler un vol, même pour raison météo : j'ai l'impression que ce n'est pas bien vu et que je vais contribuer à mettre en péril un difficile équilibre financier. (...) Arrivé à l'aéroclub, la MTO est toujours médiocre, avec un fort vent de travers. L'accès internet aux paramètres MTO de la station de l'aérodrome ne fonctionne pas. Mais des avions tournent dans le circuit. Le DR400 que j'ai réservé n'est pas là, l'équipage précédent ayant du retard. Je peste pour la forme, en fait bien content que ce retard m'évite de prendre moi-même la décision d'annuler.
J'annule ma réservation au bout d'une demi-heure et je quitte l'aéroclub.
Arrivé à ma voiture, je constate que 1) le DR400 vient d'arriver, et 2) le vent est tombé et le soleil brille. Sans réfléchir je dis à ma fille : *« On y retourne »*. Un peu furieux de voir que le CDB du DR400 ne se presse pas pour remplir le carnet de route et ne se préoccupe pas du devenir de l'avion sur le parking, je décide de prendre un autre avion disponible. Parfait.
Pendant la prévol je remarque que l'amortisseur de la roulette avant est plutôt dégonflé. Le temps est toujours au beau, et le vent s'est bien calmé. Ça ne dure pas. Au roulage, des rafales commencent à me secouer, et la manche à air est plutôt horizontale. La roulette avant cogne un peu, et je la soulage au manche. Ce petit souci m'est souvent arrivé avec cet avion. L'idée d'annuler à cause du vent de travers m'effleure au point d'arrêt, mais le retour au parking via un roulage sur la piste, avec le trafic en cours, m'apparaît sur le coup bien compliqué. Je décolle.
En l'air, la visibilité est excellente, mais dans toutes les directions des nuages d'averse ou d'orage (...) absolument pas rassurants m'entourent. Je vole un quart d'heure, près de l'AD, secoué par la turbulence et, un gros nuage se rapprochant des installations, je décide d'écourter la plaisanterie. Je préviens ma fille que cela risque *« d'être sportif »*.
En dernier virage, je constate que j'overshoote complètement ma finale, ce qui me fait réaliser brutalement l'intensité du vent de travers. Le stress monte de plusieurs crans et cela se bouscule dans ma tête. Envisager une remise de gaz, mais qui va m'amener à me rapprocher du vilain nuage noir qui m'apparaît bien proche de la branche vent traversier (bien mal nommée à ce moment) ? Peut-être rejoindre un autre terrain (lequel ?), avec une piste mieux orientée, mais avec un ciel bien mal pavé pour y parvenir ? Et puis tenter malgré tout de rattraper mon axe. Ce que j'arrive à faire curieusement assez vite et qui emporte la décision : atterrir. Mon angle de crabage est impressionnant et je me bats contre la turbulence et les rafales. Me poser à tout prix pour sortir de cette situation cauchemardesque. Arrondi très près du sol, manche à gauche, pied à droite toute. Je touche durement de la roue gauche. Après, tout est très confus. Peut-être un petit rebond ? Très vite je me retrouve sèchement avec les trois roues sur la piste. Je pense avoir voulu plus ou moins consciemment "plaquer" l'avion au sol. La trajectoire de l'avion au sol est un peu sinueuse, mais reste globalement très proche de l'axe. J'en suis plutôt étonné, redoutant la sortie de piste à ce moment.
Je m'arrête très vite, annonce d'un air faussement décontracté que la piste est dégagée. Les flots d'adrénaline qui se sont déversés font leurs effets. Je regarde ma fille, et m'en veux terriblement. Je roule à l'essence, enchaînant virages à droite et à gauche.
L'avion refuse de tourner pour le dernier virage, malgré le palonnier enfoncé à fond, s'orientant face au vent. Effet girouette ? Je ne cherche pas d'autres explications, arrête le moteur et tracte l'avion à la main pour refaire le plein. Je le bichonne au hangar histoire de faire retomber le stress (...).
De retour au club-house, j'indique que *« cela a été plutôt sportif »*, et signale uniquement le souci de l'amortisseur dégonflé. Pas un mot sur cet atterrissage dur.
Deux jours après je reçois un coup de téléphone d'un instructeur du club, me demandant ce qui s'est passé avec mon atterrissage. Un de ses proches a essayé de voler le dimanche avec cet avion. Impossible de faire tourner à droite l'avion au roulage. Plus le palonnier droit est enfoncé, plus il vire à gauche.
Direction la mécanique. Une pièce du train est pliée. D'après le mécano, vue la nature de la déformation et le fait que l'incapacité à tourner se soit déclarée après 4 virages et un atterrissage dur, il paraît difficilement envisageable que ce soit lors de cet atterrissage que cette pièce a lâché. C'est gentil de sa part, mais je ne peux pas imaginer qu'il n'y ait aucune relation de cause à effet.

Commentaires de l'auteur du REX

L'erreur fondamentale : décider au dernier moment de voler avec un avion limité à 15 kt de vent de travers alors qu'il y 20 kt dehors. Pourquoi j'en suis arrivé là ? Effet tunnel sous un stress à causes multiples : "faire le beau" devant ma fille, colère (ou pseudo-colère) contre cet avion en retard, plus d'une heure et demie obnubilé par un "j'y vais/j'y vais pas", peur de l'annulation du vol. Même s'il était évident qu'il y avait trop de vent défavorable et que l'accalmie ne pouvait être que de courte durée, vue la situation générale orageuse, les moyens ne manquaient pas pour avoir une météo locale ce jour-là. La manche à air était sacrément horizontale. (...)
Deuxième erreur : ne pas avoir signalé formellement mon atterrissage dur. J'ai du mal à me l'expliquer, car ce n'est pas flatteur : honte d'avoir fait mon premier atterrissage dur, moi qui m'enorgueillissais de n'avoir jamais fait souffrir un avion ? Refus de voir la situation en face pour tenter mentalement de la minimiser, alors qu'elle m'est à ce moment difficilement supportable ?
Je m'étais fait jusqu'à ce moment un point d'honneur à toujours exposer mes erreurs, sans jamais rien cacher. (...)
J'ai mis un mois à revoler, après avoir sérieusement envisagé d'abandonner (...).
Bilan : j'ai vécu de manière très concrète et très désagréable des pans entiers de ce chapitre "Facteurs humains" du manuel théorique du pilote d'avion. J'espère que cela m'aidera à ne pas me retrouver un jour dans une situation similaire.