

## « Comment sauver ma peau en vol à voile ? »

### **A propos de moi**

Aujourd'hui (2008), j'ai 44 ans et je fais du vol à voile depuis 28 ans. Durant cette période, j'ai passé quelques 2'200 heures dans trois douzaines de différents types de planeur entre 10 et 29 mètres d'envergure, parcourant environ 70'000 Km en vol de distance. ITV allemand depuis 20 ans, je suis également ITV en Suisse depuis deux ans. Je m'entraîne régulièrement en voltige avancée sur l'ASK21 du club – j'adore tout simplement faire des tonneaux.

J'ai passé la plupart de mes heures de vol (environ 1'700 heures) dans les Alpes, et je suis propriétaire d'un Ventus cM. Sur les 10 dernières années, j'ai une moyenne de 130 heures par an. En gros, je me considère comme un pilote lambda.



### **Motivation**

En 1996, le sud de la France a connu une série d'accident totalisant 18 morts – dont trois lors d'un accident d'autorotation dans le local de mon aérodrome d'attache, quand le biplace du club est parti en vrille non volontaire, rentrant en collision avec un monoplace évoluant au-dessous de lui. A l'époque, j'ai marqué une pose d'une année dans mon activité de vol à voile, le temps de réfléchir sur la question quand arriverait mon tour... Finalement, je suis arrivé à la conclusion qu'avoir un accident ou non ne dépend que de moi (abstraction faite du risque de collision), et j'ai acheté mon premier planeur personnel. Ou plus précisément, une part dans une copropriété...

Après 10 ans et 1'300 heures de vol, je dois constater que le nombre des accidents mortels par an connaît certainement des fluctuations, mais sur la longue, la moyenne ne bouge pas. Quelle est la raison? Qu'est-ce qu'on pourrait changer? Comment faire pour échapper à cette statistique?

Faire du planeur, c'est pour moi un synonyme pour me réjouir du paysage et d'élargir mes connaissances. J'y rencontre souvent mes propres limites, et si je veux apprendre d'avantage, je dois repousser ces limites. En fin de compte, je dois constamment essayer d'aller au-delà de mes limites – le prochain col, le prochain massif, ou bien une région connue mais un étage plus bas. Je dois dépasser les limites dans ma tête – mais sans dépasser les limites du planeur, du vol à voile !

Je n'ai certainement pas de solution facile à présenter pour éviter tous ces morts parmi nous. Au fond de moi je ne crois même pas qu'une telle solution simple existe. Par contre, peut-être ce petit recueil de mes pensées peut y contribuer un peu.

Chaque fois quand nous devons faire face à une série d'accidents graves – et c'est invariablement le cas tous les étés – la pression de l'extérieur monte d'un cran. Les journaux s'y mettent, faisant allusion à des séries noires (ou des impacts dans les jardins des citoyens innocents), et les politiciens de toute couleurs se sentent sous pression de "finalement faire quelque chose". Suivent les mesures ou rétorsions « préliminaires » en attendant les résultats d'enquête.

Si on se donne la peine de lire les rapports d'accident des dernières années, on y trouve des explications détaillées comment un tel accident s'est déroulé et pourquoi l'impact finalement n'a pas laissé de chance de survie.

Quelle est la leçon à en retenir?

Si un planeur évolue en vol de pente et accroche avec le saumon à une vitesse de 110 Km/h, je n'ai pas besoin d'une

analyse approfondie pour comprendre que cela va mal se terminer.

Si un pilote décroche son planeur en final avec une altitude de moins de 100 mètre sol, ma foi, sa peau ne vaut plus grande chose...

Le rapport d'accident m'instruit très précisément, comment un accident s'est déroulé mais pas plus. Souvent, il constate aussi l'expérience du pilote ainsi que son niveau d'entraînement. Mais franchement : même le rapport le mieux figolé ne peut délivrer beaucoup plus.

Mais ce qui m'intéresse, c'est pourquoi cet accident a eu lieu ? L'explication serait plus facile, si la plupart des accidents mortels concernaient les jeunes pilotes peu expérimentés – mais ce n'est de loin pas le cas. En fait, beaucoup des accidents graves réclament la vie des pilotes très expérimentés – avec des milliers d'heures et un palmarès dont je ne peux que rêver.

*Pourquoi* un Klaus Holighaus est-il resté dans les cailloux ?

*Pourquoi* un Hans Glöckl s'est-il tué ?

*Pourquoi* un Wolfgang Lengauer s'est-il écrasé sur la pente ?

*Pourquoi* Frederico Blatter n'est-il plus parmi nous ?

*Pourquoi* un pilote avec des milliers d'heures meurt-il par une autorotation lors d'une vache ?

*Comment* éviter de connaître le même sort ?

Si l'accident frappe tellement les pilotes expérimentés, et si mon expérience personnelle ne cesse de croître – comment alors éviter que mon expérience finisse par me tuer ?

### **L'accident**

La base de sécurité dans l'aviation est le principe de redondance qui veut qu'une erreur seule n'amène pas à un accident. Si le guignol d'une commande s'est cassé, la visite pré-vol relève ce défaut et le planeur est mis hors service. Si on omet la visite pré-vol, on rajoute une faute à l'erreur initiale pour en faire une chaîne d'erreurs qui va finir par une catastrophe.



Eviter des accidents, c'est briser les chaînes d'erreurs. La solution la plus simple serait de ne pas faire de fautes – hélas, je ne connais pas de pilote qui ne commette pas d'erreurs.

Quelles sont les causes de telles fautes ? « Faute » n'est pas forcément le mot le mieux adapté, « facteur d'accident » serait plus approprié.

On peut classer ces facteurs d'accident en plusieurs groupes :

#### **1. Défaits techniques**

Ce sont des défaillances structurelles du planeur, ou bien une prise statique bouchée.

#### **2. Erreur de pilotage**

Ici on trouve tout ce qui relève du pilotage direct du planeur – prise de terrain mal négociée, virage en finale en dérapant, décrochage etc...

#### **3. Surcharge du pilote**

Le pilote peut être surchargé en se mettant dans une situation avec un niveau de stress élevé (quand il „coule“ dans une région difficilement posable, ou quand la corde casse peu après le décollage en remorquage). Mais nous pouvons aussi être surchargés quand nos capacités sont diminuées par un manque d'oxygène, de sommeil, par une déshydratation ou tout bêtement par un besoin aigu d'uriner. D'ailleurs, nos capacités sont systématiquement dépassées quand il s'agit de localiser un autre planeur sur une trajectoire amenant à la collision,

avec une vitesse d'approche avoisinant les 300 Km/h.

#### **4. Appréciation erronée de la situation**

Cette catégorie est la plus complexe, car l'appréciation de la situation se base sur la météo, le terrain, l'expérience de vol, le niveau d'entraînement, la forme du jour, l'environnement psychologique – tout y rentre.

Souvent, la chaîne d'erreurs se compose des facteurs d'accident venant de plusieurs groupes :

On vole joyeusement sans se soucier des champs possibles, le choix conséquent d'un champ comme « plan B » est négligé. Puis les pompes se font rares et on se rend compte qu'en fait, le paysage d'en bas n'est guère prometteur pour une vache – le stress monte et la petite faute de pilotage en dernier virage passe inaperçue... jusqu'à l'impact.



Il y a vingt ans, j'ai eu un incident qui m'a fait réfléchir intensément sur mon comportement dans le vol à voile :

C'était un jour sans thermique, et nous avons fait alors des treuillés d'entraînement. Après avoir largué avec un planeur de 26 mètres d'envergure, je me suis amusé à faire des spirales à 60° d'inclinaison. A 250 mètres sol, le planeur a doucement baissé le nez et s'obstinait à ne plus réagir aux commandes. La procédure standard pour sortir d'une autorotation ne donnait aucun résultat (j'avais appliqué une certaine force au

palonnier, mais la gouverne était bien aspirée). Après une courte réflexion (et un regard désespéré pour le largage de la verrière), je mis les volets en plein négatif en poussant le palonnier de tout la force que j'avais pour entamer la ressource dès que la pression du siège réapparaissait. D'ici là, j'avais passé un tour d'autorotation et demi, et la ressource s'était exécutée largement au-delà de la  $v_{ne}$  et de la charge maximale admise afin de rester au-dessus des sommets des arbres...

En rétrospective, j'avais bien profité pour construire une jolie chaîne d'erreurs :

- C'était la période de mes examens de diplôme et mon niveau d'entraînement était au plus bas – sans que je m'en rende compte
- Je n'avais pas pensé au fait que le déclenchement depuis un virage à forte inclinaison peut être très violent, même avec un planeur qui normalement a un comportement docile. En plus, j'ai complètement négligé le fait que un planeur de 26 mètres dispose d'une inertie en rotation cinq fois plus élevé qu'un classe course, et la rotation met alors un certain temps à s'arrêter.
- Je ne me suis nullement intéressé à l'idée que la réserve d'altitude après une treuillée puisse être un peu faible pour de tels exercices.
- Finalement, j'ai commis une erreur de pilotage en décrochant le planeur.

Si j'ai pu arriver à briser cette chaîne d'erreurs, c'est seulement parce que j'avais fait des exercices systématiques d'autorotation (avec suffisamment d'altitude) avec presque tous les planeurs sur lesquels j'ai volé.

Mais pour que cela suffise à m'en sortir, c'était surtout de la chance (car de toute façon, je n'avais pas de plan B) – et ce jour là, j'ai décidé que ma survie en vol ne doit pas dépendre que d'un peu de chance...

Afin de **briser la chaîne d'erreurs**, nous devons réfléchir comment éviter ou neutraliser les facteurs d'accident de chaque groupe de facteurs.

Les défauts techniques et les erreurs de pilotage sont des facteurs „durs“ qui peuvent être jugés d'une façon objective.

L'expérience accumulée de près de cent ans du vol à voile, et les diverses réglementations en vigueur (construction, maintenance, formation et opération) nous aident bien à réduire ce type de facteur.

La surcharge du pilote et son appréciation erronée de la situation sont des facteurs d'accident „souples“ – chaque pilote a ses propres limites de charge supportable, et c'est sa psychologie personnelle qui l'induit à ne pas rendre compte d'une situation hasardeuse. Et puisque c'est une histoire fortement individuelle, *il n'y a pas de règles simples* derrière lesquelles se cacher – la responsabilité personnelle de chaque pilote est mise en jeu !

Je suis convaincu que les points de départ pour la plupart des accidents se trouvent justement dans ces facteurs souples. Dans la chaîne d'erreurs, on y rajoute encore une ou deux facteurs durs - le décrochage en virage final – et hop, la rubrique „divers“ parle du planeur...

Comme il n'y a pas de règles pour combattre les facteurs d'accident souples, celles-ci sont très difficiles à cerner – et dans le vol à voile, nous n'avons pas une tradition de les thématiser et discuter d'une manière structurée. L'aviation professionnelle y a quelques longueurs d'avance.

Mais évidemment – comme pilote professionnel, il y a plus de charge de travail, et la responsabilité est toute autre !

En ce qui concerne la responsabilité, c'est certainement vrai – dans mon Ventus, je ne balade pas 300 pax qui me font confiance en mangeant tranquillement leur „chicken or pasta“.

Mais en termes de charges et sollicitations, je n'en suis pas tout à fait sûr : si je vole pendant huit heures en haute montagne, je dois sans relâche prendre des décisions stratégiques et tactiques, je dois me concentrer sur le pilotage souvent proche du relief, et je dois me battre contre le rayonnement du soleil, la froideur et le manque d'oxygène – sans autopilote

en croisière, et le plus souvent sans copilote.



Je suis d'avis que les vols de performance en planeur sollicitent les pilotes énormément, et que les facteurs souples d'accident sont tout bêtement sous-estimés et surtout refoulés – nous devrions devenir un peu plus adultes sur cet aspect.

### **Surcharge du pilote**

Une surcharge se manifeste toujours dans les cas où nous ne sommes plus à la hauteur de la tâche à accomplir – soit parce que cette tâche est vraiment très difficile, soit parce que notre performance personnelle a dégringolée pour des raisons différentes. En tout cas, une telle surcharge est un facteur souple qui dépend largement de la situation ainsi que de la personnalité du pilote.

Quelles sont nos possibilités d'éviter la surcharge ? En fait, il y en a trois :

- Éviter une dégradation de notre performance
- Recourir à des solutions „préfabriquées“
- Éviter des solutions qui nous amènent „en butée“

Mieux vaut bien sûr combiner ces trois approches.

La **performance** peut déjà être assistée tout simplement par des outils techniques : L'œil par exemple est complètement débordé s'il s'agit de reconnaître un autre planeur sur une trajectoire de collision. Ce

planeur ne bouge pas sa position relative par rapport à nous – mais génétiquement, les hommes sont des chasseurs et leur vision est optimisée pour détecter des mouvements. Reconnaître un objet immobile à 30 degré du nez – cela ne fait tout simplement pas partie de notre cahier des charges.

Rien de plus logique alors de se servir d'un système anticollision comme le Flarm, de rendre son planeur mieux visible avec des couleurs et de faire en sorte que le cerveau reçoive assez d'oxygène pour le traitement d'image. Car ce dernier est la première fonction qui est mise sur « off » si l'oxygène se fait rare – un effet bien connu par tout pilote de voltige.

Un outil, qui m'a permis de réduire ma surcharge personnelle d'une façon efficace, c'est le GPS lors des vols alpins. Quand on s'aventure dans de nouvelles régions et massifs sans GPS à bord, on doit sans cesse manipuler la carte et la règle afin de toujours rester dans le cône d'un champ. Si alors la situation se dégrade et qu'on est contraint à se refaire une petite santé sur des pentes inconnues (et en plus, ça ne marche pas tout à fait...), alors la charge de travail dans le cockpit devient très vite assez élevée.

Depuis que le GPS me dévoile d'un coup d'œil la direction et la finesse pour le champ, mon rythme cardiaque a nettement baissé dans de telles situations. Bien sûr que la carte et la règle se trouvent toujours à portée de mains, mais normalement je peux me concentrer sur la recherche de la prochaine pompe. Et comme je n'ai plus le nez dans la carte, je peu même faire attention aux autres planeurs !



Un autre outil peut être un avertisseur de décrochage (p.ex. les fils de laines latéraux). Si des pilotes expérimentés se tuent par autorotation en finale, leur capacité de capter les signes d'un angle critique a été saturée – ce qui est également une forme de surcharge.

Evidemment, il y a aussi des bases biologiques pour notre performance, qui ne devront pas être négligées :

Si on vole pendant des heures, on doit – tout comme au sol – manger, boire et uriner. Nous sommes assis pendant des heures au soleil et souvent dans le froid – cela ne marche pas sans protection. Et si je vole en montagne, je dois me faire une idée de comment le manque d'oxygène compromet ma performance.

Tous ces facteurs prennent lentement et progressivement, et doivent être pris en considération d'une façon structurée. Quand j'ai faim, le sucre dans mon sang est déjà trop bas pour une performance optimale. Quand j'ai soif, je suis déjà déshydraté. Et quand j'ai l'impression qu'une bouffée d'oxygène me ne ferait pas de mal, la canule devrait être déjà dans mon nez depuis un bon moment. Et tout le monde sait que le besoin d'uriner est le plus grand, quand on se retrouve bas sur la pente...

Tous ces facteurs jouent leur rôle si je me retrouve dans une situation difficile au cours d'un vol. Et justement dans cette situation, je devrais avoir fait mon max pour être en forme – le petit poil de moins ferait peut-être la différence entre le grand soupir soulageant – ou bien un hélitreuillage.

Un aide importante pour s'extraire d'une situation difficile est la **préparation mentale** pendant laquelle on s'imagine le déroulement d'une telle situation. Un exemple de tous les jours est le check pendant le remorquage „altitude sécurité atteinte“ – si la corde casse à partir de ce moment-là, nous exécutons une manoeuvre prédéfinie.

C'est Valentin Maeder qui a cité un autre bon exemple : pendant son vol en circuit, il

classe l'état actuel de la situation en vert, orange ou rouge. Tant que la situation est au vert, il fait tout pour augmenter la moyenne. Quand la situation devient orange, le but est réduit à „ne pas couler“, est quand ça vire au rouge, la priorité absolue est l'exécution d'une vache en sécurité. En déclarant l'état de la situation ainsi, il n'y a plus de doutes au niveau priorités et on prend des mesures prédéfinies – déviation du cours, prendre des pompes même minables, larguer l'eau etc.

### ***Blocage par stress***

Une détérioration de la performance peut arriver justement dans l'instant où ça fait le plus mal : on se bloque rapidement dans une situation de stress – un peu comme le lapin qui reste immobile devant le serpent. On trouve beaucoup d'études sur ce sujet (dont bon nombre ont des origines militaires), et on peut résumer le résultat comme suit :

Si nous nous apercevons qu'une situation devient potentiellement létale, notre corps déverse une dose massive d'adrénaline dans le sang. Une dose trop importante pousse notre capacité motrice au maximum (on peut alors courir très vite pour échapper aux vil animaux), mais nos capacités motrices fines ainsi que sensorielles se trouvent fortement compromises – nous regardons le monde à travers un tunnel, et l'ouïe devient sélective. Dès lors, nous ne sommes plus du tout capables de juger une situation correctement, et cette réaction n'est absolument pas contrôlable. Dans un cockpit de planeur, c'est la mort assurée : le planeur décroche, tout commence à tourner, et nous bloquons le manche dans la butée arrière pour lever le nez - jusqu'à l'impact.

Qu'y faire ?

La solution la plus simple est bien sûr d'éviter une telle situation – mais cela sera discuté un peu plus bas dans ce texte.

La seule alternative est de faire en sorte qu'une telle situation ne provoque pas une dose massive d'adrénaline. Comme on ne peut et ne veut pas s'entraîner à certaines

situations, il reste la préparation mentale avec la „mise en place“ des portes de sortie. Si alors en vol on voit que la situation dérive, on peut même sous stress exécuter une action „préfabriquée“.



Mais il y a des situations critiques auxquelles on peut s'entraîner sans problème – l'autorotation est un bon exemple. Quelqu'un, qui lors de sa formation a eu droit à un décrochage avec peut-être un demi-tour en tout et pour tout, sera certainement déboussolé si dix ans plus tard tout commence à tourner follement. Cependant, il n'y a aucun problème à s'exercer une ou deux fois par an en faisant des autorots – avec une altitude confortable et, le cas échéant, un instructeur à bord. Cela ne nous protégera certainement pas d'un décrochage involontaire, mais le départ du planeur, le début de la vrille et même l'autorotation stationnaire ne serait plus une situation tellement effrayante pour nous, et le cerveau limitera alors sa dose d'adrénaline à une quantité qui nous ne met pas hors service d'une façon catastrophique. Des fois, il suffit de disposer de deux ou trois secondes pour une réaction adéquate, et la vie continue alors !

Mon incident décrit plus haut en est un bon exemple : puisque j'avais l'habitude de me trouver dans des exercices de vrille, l'attitude dans laquelle le planeur se trouvait n'était pas jugée extraordinaire ou même mortelle par mon cerveau, ce qui m'a laissé un peu de concentration pour m'en échapper.

La rupture de corde vers l'altitude de sécurité lors d'un remorquage est un autre exemple – comme j'ai été surtout habitué au treuil pendant des longues années, une telle rupture était l'horreur pour moi. Mais depuis que je vole comme instructeur dans un club qui pratique exclusivement le remorquage, je passe cet exercice très régulièrement (et je dois l'avoir préparé d'avance mentalement) et je le trouve un très bon exemple pour une „solution préfabriquée“.



Chaque pilote a ses propres limites personnelles, et il est important de comprendre que souvent, ces limites sont bien plus proches que notre propre jugement l'estime.

Comment alors éviter des situations dans lesquelles nous trouvons nos propres limites ? Le point de départ le plus important, c'est juger correctement une situation – et son développement potentiel – en permanence. J'en suis convaincu que la plupart des accidents graves partent d'un jugement erroné de la situation.

### **Appréciation erronée de la situation**

Afin de juger une situation correctement, on doit tout d'abord être conscient de ses propres limites – ou au moins on doit accepter le fait que de telles limites existent, même si cela apporte une tache à l'image qu'on se fait de soi-même.

En plus, nous devons nous rendre compte que ces limites ne sont pas fixes, mais elles varient en fonction de la forme journalière et même durant le temps d'un

vol : il y a une différence entre le vol de pente après le largage, et le même gain d'altitude pénible après dix heures de vol pour enfin pouvoir rentrer.

Si je spirale au début de la saison devant la pente comme je l'avais fait l'automne passé, je devrais peut-être y consacrer la petite réflexion que je viens de sortir de mon hibernation, et que je n'ai pas l'entraînement de 100 ou 150h comme la dernière fois.

Là, il n'y a pas de règlement qui pourrait nous être utile – nous devons être capables de nous juger nous-mêmes. Celui qui se raconte à lui-même des salades, il a déjà un pied dans la tombe. Moi-même, je me pose avant chaque spirale devant la pente la question, si je compte la poursuivre. Il m'arrive plus d'une fois que la réponse soit « non ».

Mais, même en connaissant ses propres limites, il arrive qu'on juge la situation d'une façon complètement fautive. En compétition, j'ai fait une fois la pente depuis St Crépin jusqu'à Briançon – avec le fort courant de nord-ouest, c'est normalement LE moyen d'avancer bas et vite. Malheureusement la force du vent était justement telle que la rive gauche de la Durance était complètement déventée par les Ecrins... et je suis finalement arrivé à St Crépin avec une altitude bien en-dessous de la limite agréable...

Le jugement correct d'une situation demande de l'expérience, et l'expérience n'est autre chose que la somme de tous les jugements erronés. Il est quasiment impossible de raccourcir le chemin de l'expérience – et enfin, il fait partie intégrale de la vie d'un vélivole de se trouver de temps en temps dans un champ avec cinq heures à disposition pour réfléchir comment on y est arrivé....

Je dois alors bêtement tenir compte du fait que je puisse me tromper – la règle de base, c'est „toujours avoir une porte de sortie“ (*Always have an alternate*).

Quand les pompes ne marchent pas comme prévu, ma porte de sortie est la finesse suffisante pour un champ – mais je

dois avoir identifié ce champ comme alternative avant d'accepter cette situation ! Si au contraire, je m'aventure dans une vallée dont les pentes s'avèrent comme minables, et puis je commence à m'intéresser à des champs, alors le stress va être bien palpable – tous ce que je peux alors faire, c'est réagir au lieu d'agir. *Pour chaque développement possible d'une situation, je dois avoir au moins une réponse.*

Quand je vole près des sapins le long d'une pente, ou quand je spirale pas trop haut au-dessus d'une crête – la porte de sortie doit être là. Celle-ci peut être la plongée sous le vent de la crête, ou tout simplement une marge de vitesse lors du vol de pente. Si je n'ai pas préparé la sortie quand je mets le pied dans la dégueulante à coté de la pompe – alors j'y resterai. De la même façon, le saut par une crête ne se fait jamais perpendiculaire à la crête, mais sous un angle et avec une vitesse qui permette un dégagement éventuel juste avant le passage.

Le principe est toujours le même : *je dois constamment anticiper comment une situation peut se dégrader* – et je dois toujours être un pas devant un tel développement. Si cela n'est pas le cas, alors la situation va finir par me dépasser. *Always be ahead of your aircraft.*

Des fois, on a le sentiment „dans les tripes“ qu'il y a quelque chose qui ne va pas. On ne sait pas trop, car chaque point est bien explicable, mais ça sent mauvais. Comme physicien de métier, je me suis longtemps battu contre ces „tripes“ – le monde ésotérique n'a pas beaucoup de place dans la tête d'un physicien...

C'est peut-être avec l'âge, mais j'apparis au à moins écouter ces sentiments. Il m'est arrivé d'avoir un jour libre, avec une super météo et un planeur à ma disposition – mais quelque chose m'a dit que ce n'est pas ça.

Et je suis rentré faire autre chose.

Je ne sais toujours pas si je n'aurais pas du profiter de la journée avec un joli vol – mais après tout je m'en fous, car il me reste encore assez de jours pour voler.

### **Reconnaissance des erreurs**

*L'homme bête fait toujours la même erreur, l'homme intelligent fait toujours une erreur nouvelle.*

Chaque pilote commet des erreurs – nous sommes des êtres humains et pas des machines. Afin de briser la chaîne d'erreurs, nous devons construire notre aviation „simplement“ d'une façon qu'une erreur seule ne puisse pas causer un accident. La planification des alternatives en est un outil important.



Mais si nous voulons nous développer et avancer, il est alors très important de nous rendre compte de nos erreurs commises, et d'en tirer les leçons.

Ca veut déjà dire qu'il nous faut une certaine honnêteté vis-à-vis de nous même, et une ouverture afin d'accepter de la critique. Si quelque chose n'a pas marché comme voulu : on arrive de plus en plus bas, les possibilités de vache ne sont pas géniales, l'adrénaline monte et on commence à transpirer... et puis voilà la pompe, tout se calme et on continue.

Alors il serait important de ne pas refouler cette situation, mais l'analyser tranquillement – peut-être après le vol – afin de comprendre comment on s'y est retrouvé avec la sueur sur le front. Bien sûr que c'est bien plus facile de raconter le soir lors d'une bière avec les camarades comme c'était dur et avec quelle justesse on a pu s'en échapper grâce à un pilotage très fin – mais là, on raconterait surtout des salades à soi-même. On ferait mieux de se dire qu'on a fait une connerie, à éviter la prochaine fois.

*L'homme bête fait toujours la même erreur...*





Reconnaître des erreurs veut aussi dire écouter, quand il y a de la critique de l'extérieur. Un pilote expérimenté, un instructeur et même des fois un élève voit notre comportement de l'extérieur, et si il pense que ce qu'il a vu était bizarre, il convient de l'écouter, et puis d'y réfléchir un peu (honnêtement !) avant de lâcher „shut up, bimbo !“ Peut-être que ce connard n'est finalement pas si con...

### **Analyse d'erreurs collectives**

On dit que sur un accident mortel, il y a une dizaine de „presque-accidents“. Ceux qui ont eu des accidents mortels ne peuvent plus nous raconter, quelle chaîne d'erreurs a été fatale. Bien sûr, le rapport d'accident nous indiquera que l'impact en autorotation presque verticale ne pouvait être sur-vivable – mais pourquoi ce pilote fort d'un millier d'heures a-t-il décroché ? Qu'est-ce qu'il l'a amené à faire cette erreur bête, et pourquoi n'a-t-il pas réagi ? Il ne peut plus nous le dire, il est mort.

Mais pour lui il y a dix autres pilotes qui sont arrivés à briser la chaîne d'erreur, et ceux-là peuvent nous raconter le pourquoi et comment. Et si jamais ces pilotes parlaient ouvertement, nous tous aurions pas mal à apprendre !

Les presque-accidents sont un énorme puits éducatif, et nous ne pouvons pas nous permettre de passer à côté. Mais pour en profiter, il est important que les pilotes soient mis en position de raconter leurs situations critiques d'une façon simple et surtout sans conséquences disciplinaires. L'internet y est un outil formidable.

En la façon dont les erreurs sont traitées, je vois un des points clefs qui doit être renforcé dans la culture vélivole.

Dans notre tradition, une erreur doit d'abord être punie et a souvent des conséquences disciplinaires. Certes, les erreurs de pilotage méritent une remise à niveau, et un manque de discipline n'a tout simplement pas de place dans l'aviation.

Mais nous faisons plein de fautes „en bonne conscience“. Si on se n'est pas fait plumer, et si on se rend compte que cela n'était pas génial, alors on peut au moins faire en sorte que nos camarades profitent de cette expérience vécue.

Mais cela ne fonctionne que si notre mouvement soutient activement la discussion ouverte de nos erreurs. Peut-être que notre image de sport cool et magique prendrait une petite tâche, mais franchement : la photo d'un pitoyable tas de plastoc dans la brousse, ce n'est pas très cool non plus.



*Text & Photos : Bert Willing*  
[bw@tango-whisky.com](mailto:bw@tango-whisky.com)

*Avec mes remerciements à Valentin Mäder pour les discussions motivantes avec lui, et à Marc Servajan pour les corrections de mon français approximatif !*