SÉCURITÉ *et* FACTEUR HUMAIN

F.S.A
FRANCE.SPECTACLE.AÉRIEN

Février 2021

Le Jugement

Le jugement est le processus consistant à choisir la solution de rechange qui donne le résultat le plus sûr dans une situation donnée.

Le jugement est important en vol parce que le pilote dispose d'une grande marge de manoeuvre dans la prise de décisions.

L'atout pour exercer un bon jugement est d'apprendre à reconnaître les facteurs qui peuvent l'influencer et d'apprendre à contrecarrer leurs mauvaises influences. Voici ces facteurs :

1. le manque de vigilance;
2. la distraction;
3. la pression des pairs;
4. les connaissances insuffisantes ou inexactes;
5. l'insensibilisation face aux conséquences;
6. l'oubli des conséquences;
7. faire fi des conséquences;
8. l'excès de confiance.

1 - Manque de vigilance.

La vigilance est l'une des compétences fondamentales pour la sécurité des vols et constitue le fondement de la prise de conscience de situations. Une bonne vigilance vous permet non seulement de voir d'autres aéronefs, mais vous avertit également de problèmes en gestation. Quoique reposant fortement sur la vision et tous les autres sens, la vigilance est également, dans une grande mesure, un réflexe mental, en ce sens qu'une fois que l'esprit a détecté une chose, il doit déterminer si elle est ou non dans l'état où elle devrait être. Par exemple, il ne suffit pas simplement de voir qu'une aiguille indique une baisse de pression de l'huile, vous devez aussi prendre conscience en plus, que la pression de l'huile est basse, qu'une telle indication est une source de préoccupation (p. ex., une panne de moteur imminente). Pilotes, combien de fois pendant une démo scannez vous les paramètres moteur ? En vol de convoyage, combien de fois vous êtes vous surpris à constater que plusieurs longues minutes s'étaient écoulées depuis votre dernier tour d'horizon ?

Si la vigilance est nécessaire à la sécurité des vols, le manque de vigilance est le meilleur moyen de s'attirer des problèmes. Si vous pilotez en n'étant pas conscient de ce qui se passe autour de vous, vous ne remarquerez probablement pas un problème qui se développe rapidement. Par exemple, si vous ne prêtez pas attention aux jauges de carburant, vous pouvez tomber en panne et subir des conséquences non désirées. Par ailleurs, si vous surveillez systématiquement les jauges de carburant, vous remarquerez un problème bien avant qu'il ne devienne sérieux par exemple l'oubli de changement de réservoir, fuite. Il en va de même pour la veille anti-collision. Vous serez alors capable de prendre des mesures pour solutionner ce problème et par conséquent de prévenir des conséquences graves. Hélas, la panne d'essence et les collisions en vol frappent encore régulièrement

Développer la vigilance. Si vous découvrez que vous avez tendance à noter tardivement les choses ou pas du tout, vous voudrez peut-être envisager un programme pour améliorer votre vigilance. Une bonne méthode consiste à établir une liste de vérification d'éléments à observer, à examiner et de parcourir périodiquement cette liste pendant que vous volez. Un tel exercice

peut paraître simpliste et pénible au début, mais vous ne tarderez pas à vous rendre compte que vous effectuez cette vérification automatiquement dans le cadre d'un balayage naturel. Au fur et à mesure que vous améliorerez ce balayage, vous dépendrez de moins en moins de la liste de vérification, jusqu'à ce que vous ayez finalement confiance en votre propre vigilance.

2 - Distraction.

La distraction figure très largement dans la phase de sensibilisation du processus de prise de décisions. Si un fait empêche un pilote de remarquer un problème imminent, le processus de prise de décision à cet égard ne peut même pas être entamé.L'écrasement du L-1011 dans les Everglades en 1972 est un exemple typique de distraction. L'équipage était si absorbé par la résolution d'un problème mineur concernant les voyants du train d'atterrissage qu'il n'a pas remarqué que l'aéronef était en descente sous un angle très faible. Les membres de l'équipage étaient si concentrés sur le problème initial qu'ils n'ont même pas entendu les avertissements d'altitude dans le poste de pilotage, indiquant que l'avion avait quitté son altitude choisie.

L'antidote

L'antidote à la distraction est de vous efforcer, après avoir accordé quelques moments au problème qui se développe, à le chasser mentalement et à surveiller votre environnement de façon à être davantage sensibilisé à ce qui se produit au cours du vol. Dans une situation avec deux pilotes à bord, un pilote devrait avoir pour rôle de piloter et l'autre de s'attaquer au problème posé. Si vous êtes le seul pilote à bord, votre tâche principale est d'assurer la trajectoire de l'aéronef. Cela vous évitera peut être de percuter la planète tout en essayant de comprendre pourquoi l'aiguille d'un indicateur n'est pas dans la bonne plage d'indication.

3 - Pression de pairs.

La pression des pairs est l'une des influences les plus contraignantes qui s'exercent sur le pilote. Elle revêt de nombreuses formes, allant du désir d'impressionner les amis et collègues, jusqu'au besoin de satisfaire les demandes de « l'employeur » ou des « clients ». Elle peut même prendre la forme d'un besoin d'histoires à raconter aux confrères pilotes. Considérés froidement, des motifs comme ceux mentionnés paraissent insensés en tant que fondements des jugements pour piloter en toute sécurité. Mais la réalité est que de tels motifs figurent au premier plan dans une proportion élevée d'accidents.

La situation la plus difficile se présente lorsque votre « employeur » ou votre passager vous demande de faire quelque chose qui, à votre avis, est contraire à la sécurité, par exemple voler dans des conditions météorologiques marginales, piloter quand vous êtes excessivement fatigué ou plus simplement effectuer des manœuvres procurant des sensations. Ordinairement, vous sentirez que vous êtes proches de vos limites dans de telles situations. Le problème est que vous y êtes sûrement voire même légèrement au delà.

Un exemple de pression pour entreprendre un vol

Que feriez-vous, par exemple, si à l'approche de votre créneau de démonstration, la météorologie n'est pas idéale ce jour là, trop de vent de travers, plafond bas, etc. ? Votre refus de voler pourrait troubler l'organisation qui a planifié votre prestation depuis des mois. Vous êtes peut-être le « clou du spectacle » ou l'invité « vedette ». Vous basez alors votre jugement sur votre expérience, vous déciderez alors « d'affronter » le groupe, le professeur ou votre employeur ! (note de l'auteur : ces exemples sont tirés de causes probables ayant entraînés des accidents réels !).

Lutter contre la pression d'entreprendre un vol
Malheureusement, il n'y a pas de suggestions rapides et faciles à faire sur la façon de venir à bout de telles situations difficiles. Peut-être la meilleure solution consisterait à expliquer la situation aussi clairement que possible à toutes les personnes concernées, en ce qui a trait à la responsabilité du pilote en matière de sécurité des passagers et ce que cela implique : la responsabilité juridique et morale, la capacité à piloter l'aéronef, le manque d'information au moment de la réservation, et autres. Ayant expliqué clairement la situation, le pilote peut leur présenter les solutions de rechange possibles, et les risques qui se rattachent à chacune d'elles, et à demander leur aide au moment de prendre la décision la plus sûre (prise de décision en groupe). Votre meilleur atout pour persuader d'autres personnes repose sur votre plaidoyer en faveur de la sécurité. Si après tous ces efforts, vous continuez de faire l'objet de pression pour entreprendre le vol dans de mauvaises conditions, vous aurez finalement à prendre votre propre décision, qui peut vous porter à choisir entre un vol dangereux et un conflit potentiel.

Pression venant du système social
La pression par les pairs qui émane de personnes avec lesquelles nous entretenons des rapports sociaux est un autre type de pression difficile. Dans cette catégorie se trouvent les amis de longue date avec qui vous avez pris un verre le soir précédant. Face aux personnes que vous connaissez, vous craindrez peut-être de perdre leur respect si vous montrez que vous avez peur de voler dans des conditions difficiles. Dans le cas des amis en particulier, vous pouvez également craindre de perdre leur amitié en ne faisant pas ce qu'ils attendent de vous. Prendre un verre avec des amis la nuit précédant un vol peut produire d'autres effets non voulus. Tout d'abord, si vous avez pris quelques verres, l'ambiance et l'effet de l'alcool vous donnera l'impression d'être plus à même de gérer des situations que vous ne l'êtes en réalité. Deuxièmement, l'alcool affaiblit votre jugement et, sous son influence, vous pouvez faire des promesses que vous vous sentirez forcé de respecter le jour suivant. Troisièmement, lorsque vous vous préparez à voler, même si huit heures se sont écoulées depuis votre dernière consommation d'alcool, il se peut que vous soyez encore sous l'influence de l'alcool et que votre jugement soit encore affaibli.

Pour clore cette partie sur la pression par les pairs, il faut souligner qu'elle est omniprésente et que l'on y résiste souvent difficilement. Toutes les fois que vous sentez que vous subissez une telle pression, demandez-vous si vous êtes prêt à assumer les conséquences d'un vol dangereux et peut-être fatal. Cette tactique vous aidera à prendre une décision fondée sur une juste perspective des choses.

4 - Connaissances insuffisantes ou inexactes.
À chaque facette du pilotage est associé une grande quantité de renseignements et de procédures. Quelquefois, nous n'avons pas l'occasion d'utiliser ces informations pendant une longue période de temps. Mais quand nous le faisons, le système s'attend à ce que nous nous montrions compétents comme si nous les avions justement apprises hier. Maintenir ses connaissances à jour est tout aussi important que le maintien des compétences en pilotage parce que, quand les choses tournent mal, c'est la connaissance des procédures appropriées qui nous permettra d'évaluer l'éventail d'options dont nous disposons.

5 - Insensibilisation face aux conséquences.
Le corollaire du manque de connaissance est l'insensibilisation face aux conséquences. Dans une situation qui réclame que vous posiez un certain acte, votre capacité à prendre une bonne décision sera réduite si vous ne connaissez pas les conséquences que comportent les diverses mesures envisagées.

Par exemple, l'heure de votre créneau de démonstration approche et le camion de carburant n'est toujours pas là. Vous avez suffisamment de carburant pour faire votre démo mais si l'aérodrome ferme pour une raison ou une autre vous n'avez qu'une réserve d'attente limitée ou une réserve de dégagement insuffisante. **Que faire ?**
Vous êtes pris au piège de la décision difficile à prendre. Sauf si vous avez une bonne compréhension des conséquences des mesures éventuelles, votre capacité à faire le meilleur choix parmi ces mesures devient plus une question de chance que de compétence.

6 - Oubli des conséquences.
L'oubli des conséquences produit le même résultat que le fait de ne pas en avoir connaissance en premier lieu, c'est-à-dire que le jugement n'a pas été éduqué pour arriver à choisir parmi les options parce qu'il est impossible d'évaluer correctement les risques qui s'y rattachent. Quand des événements inattendus vous frappent, essayez de vous rappeler le dénouement de façon à ce que, si la même situation se reproduit, vous soyez mieux préparé pour y faire face.

7 - Faire fi des conséquences.
Il existe une différence entre le fait de ne pas tenir compte des conséquences, de les oublier ou de ne pas en prendre conscience, venant du fait que, dans le premier, il y a une action délibérée. En d'autres mots, le pilote fait un certain choix même s'il sait très bien que les conséquences peuvent être fâcheuses.

Ce type de comportement ressort fréquemment dans les accidents liés aux conditions météorologiques. Tout en sachant que les conditions météorologiques en route sont mauvaises, le pilote sent qu'il subit une certaine pression en vue d'entreprendre ou de terminer le vol, peut-être parce qu'il doit participer à une importante réunion ou juste parce qu'il a besoin de rentrer à la maison (« syndrome du retour au bercail »).
Pour quelque raison que ce soit, le pilote se convainc lui-même qu'il peut affronter les conditions météorologiques et décide de foncer. Dans n'importe quelle autre situation, le même pilote vous dirait que piloter dans ces conditions météorologiques était au mieux hasardeux.

8 - Excès de confiance. Les instructeurs de vol ont remarqué que les pilotes dont l'expérience se situe entre 300 à 1500 heures de vol ont tendance à faire preuve d'une trop grande confiance. Les instructeurs disent de ces pilotes qu'ils ne savent pas encore ce qu'ils ont appris et ils en sont encore au stade où ils pensent tout savoir.
Le problème que pose l'excès de confiance comporte un double aspect. Tout d'abord, cela tend à vous rendre un peu négligent, c'est-à-dire que vous ne prêtez pas autant d'attention aux détails que ne le ferait un pilote plus expérimenté. Cette négligence pourrait se manifester à des étapes comme la pré-vol, la planification du vol ou la vigilance

durant le vol. Enfin, si un problème se présente, l'excès de confiance peut vous amener à prendre des décisions hâtives sans vous soucier d'établir toutes les options possibles avant de faire un choix parmi celles-ci.

Il est difficile de restreindre cette confiance exagérée parce qu'il faut afficher l'attitude contraire dans ce cas — le doute de soi. Pour surveiller votre propre niveau de confiance, nous vous suggérons de vous demander continuellement si vous avez évalué toutes les solutions de rechange. Posez-vous autant de questions que vous pouvez en imaginant des scénarii. Ces questions vous aideront à vous concentrer sur ce qui peut mal tourner et donc à vous tenir prêt mentalement. Nous vous suggérons en deuxième lieu de toujours suivre les procédures normalisées et, en particulier, à utiliser les listes de vérification toutes les fois que c'est possible. En adoptant de telles pratiques, vous réduirez les risques de négliger certains détails essentiels.

Le jugement est le moteur principal de la prise de décision. Comme tous les moteurs, il a besoin de rodage (entraînement), de paramètres et de carburant (informations) d'attention (disponibilité) et de soins (repos) pour fonctionner correctement. Négliger un de ces points conduit inexorablement au même résultat qu'avec un vrai moteur : la panne et peut être l'accident.

Rodons, soignons et surveillons
notre jugement,
il nous sauvera
peut-être un jour la vie.

Bons vols, Christophe Brunelière.

NOS PARTENAIRES

- Siège social -
Aéro-Club de France
6 rue Galilée, 75782 PARIS Cedex 16

- Adresse postale -
29 allée des Lusettes
84320 Entraigues sur la Sorgue

france.spectacle.aerien@gmail.com
+33 (0)6 80 21 85 92
+33 (0)6 86 88 61 86

www.france-spectacle-aerien.com

FRANCE
SPECTACLE
AERIEN

F.S.A
FRANCE.SPECTACLE.AÉRIEN

Textes : Christophe Brunelière - Design : Envie d'Ailes
© photos : P. Chetail - J-L Guerin