SÉCURITÉ *et* FACTEUR HUMAIN

F.S.A
FRANCE.SPECTACLE.AÉRIEN

Mars 2019

Compétent, pas compétent

Le petit Robert définit l'incompétence comme l'insuffisance des connaissances ou de l'habilité nécessaire pour juger ou accomplir une chose. La compétence, c'est le contraire !

Nous avons tous autour de nous des gens incompétents, et peut être sommes nous aussi, parfaitement incompétents dans certains domaines.

Mais comment le savoir ?

Deux psychologues américains, Messieurs Dunning et Kruger ont cherché non pas à définir l'incompétence, mais tenté d'apprécier si les personnes incompétentes étaient conscientes de l'être. Leurs observations sont surprenantes et valent leur pesant de cacahuètes. Ils ont fait passer à des étudiants des tests de logique, de grammaire et d'humour. Il ne s'agissait pas de tester leur savoir, mais leur aptitude à résoudre des problèmes accessibles à tous. Après avoir répondu aux questions, les étudiants devaient estimer leurs résultats dans l'absolu, mais aussi par rapport aux autres.

Les étudiants qui avaient le mieux répondu évaluaient en général correctement leurs réponses (en sous estimant même parfois un peu leurs résultats), et pensaient que tous les autres avaient aussi bien réussi qu'eux. En revanche, les étudiants qui avaient le plus mal répondu, donc, les plus « incompétents », étaient non seulement persuadés d'avoir très bien réussi, mais aussi d'avoir réussi mieux que les autres !

Quand les étudiants testés furent invités à corriger mutuellement leurs copies puis à réévaluer leurs propres résultats, les plus « compétents » ajustèrent leur estimation antérieure, tandis que les plus incompétents persistèrent à affirmer que leurs réponses étaient excellentes. Certains même, allèrent jusqu'à dire que finalement, ils avaient encore mieux répondu qu'ils ne le pensaient initialement !

« L'incompétence souffle des conclusions erronées, « écrit Kruger », mais elle interdit également de prendre conscience de ses erreurs. » C'est cette incapacité à s'auto évaluer correctement qui explique que certains individus parfaitement incompétents s'obstinent à raconter des histoires qui ne sont pas drôles, ou que d'autres sont absolument incapables de comprendre qu'il existe des solutions plus appropriées que les leurs à un problème donné.

Quel rapport avec l'aviation ou plus précisément avec l'aviation de loisirs me direz-vous?

Réfléchissons, si un pilote professionnel subit, tout au long de sa carrière, une succession d'examens, de contrôles et de tests qui permettent de juger de sa compétence (ou de son incompétence). En est-il de même pour un pilote qui pratique cette activité pour son plaisir? A moins de vouloir faire fuir la majorité d'entre eux vers des activités moins contraignantes et annuler la plupart des meetings aériens.

Il faut cependant reconnaître qu'après le brevet de pilote, ou un vol en double après une interruption plus ou moins longue d'activité, nous « subissons » tout au long de notre vie de pilote qu'un nombre très limité de vol de contrôle. Certains pilotes peuvent même voler plusieurs dizaines d 'années sans remise en doute de leurs compétences. Comment détecter alors les « déviances », certitudes erronées et autres comportements douteux ?

Il existe peut être une solution : la réflexion personnelle.

Je relisais l'autre jour un excellent article d'un ex-responsable de la sécurité des vols d'une grande compagnie aérienne. Il nous proposait la réflexion suivante et peut être pourrions nous y réfléchir également :

Si nous avions la possibilité de choisir sous quelle forme nous souhaiterions être réincarné, je suis certain qu'entre un dinosaure et un cafard, c'est le dinosaure qui aura notre préférence. Il bénéficie incontestablement d'une image plus sympathique que l'insecte qui empoisonne éventuellement notre quotidien.

Et pourtant !

Selon l'hypothèse la plus communément admise par les scientifiques, le dinosaure a disparu à la suite d'un bouleversement climatique auquel il lui a été impossible de s'adapter. A contrario on a du mal à se débarrasser du cafard en raison justement de son adaptation permanente (grâce en particulier à des mutations génétiques) aux différents insecticides auxquels on l'expose.

Quel rapport avec l'aviation ?

Notre environnement aéronautique évolue chaque jour, ainsi que les risques qui y sont associés. Ne pas ajuster nos comportements et nos défenses c'est, à coup sûr, accepter une augmentation du risque d'accident.

Quels sont les obstacles au changement d'habitude ?

Le premier est incontestablement le temps qui passe, en un mot l'âge. La modification d'une habitude qui a permis de voler en sécurité pendant des années se révèle extrêmement déstabilisant. Cela nécessite un grand effort sur soi-même et suppose de renoncer à une routine confortable. Si la résistance passive au changement est naturelle, il faut cependant être convaincu qu'être passéiste en matière de comportement n'est ni plus ni moins qu'un signe de vieillissement. Toutes les bonnes raisons que l'on met en général en avant pour ne pas changer sa façon de faire en sont, de fait, une manifestation tangible.
Le second obstacle est l'adhésion au changement. Pour accepter de modifier son comportement, il faut être convaincu

de la nécessité du changement. Ceux auxquels nous sommes confrontés sont de deux sortes : réglementaires et méthodologiques. Nous avons peu de poids pour intervenir sur les modifications réglementaires liées très souvent à des considérations économiques ou politiques qui nous sont franchement étrangères. D'accord ou pas, les changements dans ce domaine doivent être pris en compte.

Les changements de méthodes sont induits par les retours d'expérience permanents de notre activité. Ils proviennent du souci d'avoir toujours la défense la plus actualisée possible en fonction des derniers événements connus.

Refuser ce type de changement, c'est accepter d'avoir un coup de retard en matière de prévention d'accidents. Nous avons notre mot à dire dans ce domaine en rapportant nos expériences, mais nous devons savoir que notre expérience personnelle ne représente qu'une infime partie de l'expérience collective qui « in fine » décide de nos méthodes d'apprentissage ou de pilotage. Une fois entérinés, les changements doivent être pris en compte dans notre façon de nous comporter sur un aérodrome, un meeting ou dans un avion. C'est au sein de notre activité une condition nécessaire pour qu'une synergie puisse se développer. Tout écart par rapport à la « doctrine » en vigueur s'apparente à de l'égoïsme ou à de la rébellion (on reste dans un mode de fonctionnement familier et confortable) qui risque à terme de mettre en jeu la sécurité des vols.

Des études montrent que la transition vers un changement passe par différents stades en fonction de notre culture. Dans notre culture latine, en général, cela se passe en trois phases. Après la curiosité initiale (le latin est curieux : « qu'est ce que c'est que ça »?), vient le refus initial doublé d'une phase de résistance (le latin aime faire de la résistance si ce n'est des révolutions) « ça fait 20 ans que je fais comme ça et ça marche très bien. !.. ». Une période exploratoire suit, qui finit par déboucher sur l'acceptation (le latin, finalement, est quelqu'un de raisonnable). Cette démarche culturelle prend du temps, beaucoup de temps. Notre devoir est d'aller le plus rapidement possible vers le dernier stade.

Nos ego respectifs dussent-ils en souffrir, c'est donc bien le cafard qui doit nous servir de modèle. Comme lui, il est impératif que notre adaptation à notre environnement soit permanente. La pérennité de notre activité en dépend.

Soyons le cafard ou un autre insecte si la bestiole déplait, mais adaptons nous !

Bons vols,

Christophe BRUNELIERE.

FRANCE SPECTACLE AERIEN

F.S.A
FRANCE.SPECTACLE.AÉRIEN

NOS PARTENAIRES

WE LOVE AERO
GUENDON ASSURANCES AVIATION
everything is matter of art direction
D.AILES
aeroVFR infos de vol
CAP AERO by Cap O soleil
CISPÉ CENTRE D'INGÉNIERIE de la SÉCURITÉ PRIVÉE des ÉVÉNEMENTS
FCC FRERES CHAIX CREATION
LES DICA
SPOT AIR
TOUCH AND COM PASSION - BOOST - INNOVATION
AERO BUZZ.FR
EUROPEAN AIRSHOW COUNCIL
ARMÉE DE L'AIR
dgac
AERO-CLUB DE FRANCE

- 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

Textes : Christophe Brunelière - Design : Envie d'Ailes © photos : D. Blettery - H de Brus - L. Casaert - P. Johnson