SÉCURITÉ *et* FACTEUR HUMAIN

F.S.A
FRANCE.SPECTACLE.AÉRIEN

Août 2020

Le goût du risque

Depuis Pasteur et le vaccin de la rage, la prévention des risques a évolué jusqu'à instituer la culture du « risque zéro ». Démentie dès le début des années 2000, cette culture est ancrée dans notre société où l'espérance de vie ne cesse de croître.
Mais les individus sont toujours confrontés aux risques non maîtrisés. Face au risque, l'individu réagit en fonction de sa propre histoire et aux stimuli induits par son environnement social. Mais dans un monde globalisé, dématérialisé et médiatisé sur fond de sensationnalisme, il est difficile de se positionner face à sa propre réalité.

Il est temps de distinguer l'inquiétude, la peur, l'angoisse et la phobie.

L'INQUIÉTUDE est un élément fortuit nécessaire à la vie.
Sans l'inquiétude, la vie s'ordonnerait au jour le jour. L'inquiétude c'est le carburant du lendemain, celui qui nous pousse à nous lever le matin. C'est donc un levier par lequel il est possible de faire passer un individu à l'acte : en cela, l'inquiétude est positive, utile. Elle accepte des réponses rationnelles. Il s'agit de franchir les obstacles qui s'opposent au choix d'un voyage, d'une destination, d'un loisir pour ne laisser la place qu'au plaisir. L'inquiétude entre dans une dynamique évolutive et pousse, par stimuli, l'individu à s'extérioriser.

LA PEUR est différente. Elle appartient à l'empirisme perceptif, au semi conscient et développe de puissants mécanismes physiques et cérébraux destinés à nous permettre de réagir soit dans l'instant, soit de mobiliser des moyens pour modifier les éléments à l'origine de la peur.
La peur possède une part d'instinct. Elle est difficile à combattre car c'est une affaire de perception fortement individualisée lorsqu'il s'agit de prévision, d'anticipation comme par exemple la préparation d'un long vol ou d'une démo. Dans ce cas, la peur dépend de l'histoire de chaque individu. Pour certains elle est une motivation, pour d'autres, moins préparés, elle laisse la place à l'angoisse.

L'ANGOISSE est le prolongement aliénant de l'inquiétude et de la peur. La peur s'efface lorsque l'objet qui en est à l'origine disparaît ou est maîtrisé. Il n'en est pas de même pour l'angoisse. L'angoisse peut surgir d'une accumulation d'inquiétudes et de peurs, d'un seul obstacle difficile à franchir ou de facteurs irrationnels, voire cliniques, particulièrement résistant à l'argumentation. Il y a donc une part d'imaginaire, voire même de créativité, qui entre dans la perception du risque.

Hors des espaces du quotidien, l'activité à risque apporte une part d'inconnu qui en fait aussi l'intérêt. L'imaginaire si propice à l'anticipation du plaisir peut se métamorphoser en une peur légitime tout comme en une angoisse incontrôlable. En clair l'imaginaire si patiemment mis en place se trouve dérouté ou déçu par la réalité, alors c'est une escalade de la prise de risque ou a contrario un certain nombre d'abandon.

LA PHOBIE ET LA CONTRAPHOBIE. Plus que la phobie, c'est le comportement contraphobique qui est intéressant à étudier chez le pilote.

On appelle phobie la crainte angoissante déclenchée par un objet ou une situation n'ayant pas en eux-mêmes un caractère objectivement dangereux. C'est au delà du contrôle volontaire, même si on a conscience du caractère absurde de sa crainte. L'angoisse disparaît en l'absence de l'objet ou de la situation considérée comme dangereux. C'est classiquement la phobie de la foule, de la rue, des endroits clos, des araignées. Mais c'est aussi la phobie des lieux élevés, des espaces vides. Dans la phobie, l'angoisse est déplacée de l'intérieur du pilote, vers l'extérieur, focalisée sur une situation qui représente symboliquement le danger menaçant.
Le fait que l'angoisse phobique disparaisse en dehors de l'objet ou de la situation en cause permet chez le pilote une conduite d'évitement. Par exemple, certains pilotes auront la phobie des virages à grandes inclinaisons ou du vol lent. Cela peut sembler absurde car une bonne formation de base nous a appris à exécuter des virages à grandes inclinaisons et à détecter un vol aux grands angles. Mais la crainte du pilote phobique est telle qu'il veut éviter ces situations. Il le peut, il le fait.

En agissant ainsi, il réduit, certes, son domaine de vol, mais reste en toute sécurité. Tout le temps que le pilote ne sera pas en présence de ces situations considérées comme dangereuses, il gardera toutes ses capacités et la maîtrise de son appareil. Il y a-t-il vraiment quelque chose à prouver dans ce genre de situation? Non au point de vue sécurité aérienne stricte. Mais cela montre, néanmoins, une structure anxieuse sous-jacente pouvant entraîner, chez un pilote, ce qu'on appelle une «incapacité subite en vol». Mais un certain nombre de pilotes, au lieu d'éviter ces conditions phobogènes, vont opter pour une procédure totalement inverse. Ils vont en fait rechercher ce type de situation créatrice d'angoisse et y plonger, tel une fuite en avant. C'est une forme de défit pour mieux déjouer ce danger potentiel et surmonter leur phobie. C'est ce qu'on appelle un comportement « contraphobique ». Il permet de dominer la sensation angoissante en se confrontant à ces situations extérieures tant redoutées.

Ce comportement est gratifiant car il procure du plaisir qui, a posteriori, confortera et alimentera le désir. Ce comportement est bien reconnu dans le milieu aéronautique, surtout chez les professionnels. On retrouve d'ailleurs ce type de comportement chez de nombreux autres «professionnels du risque». Toutefois, il devient délicat de distinguer une situation objectivement dangereuse d'une situation qui l'est moins. Que penser de la voltige ou du vol en montagne par exemple? Ce type de vol est-il potentiellement plus dangereux? Certes non, car il demande une plus grande rigueur dans le pilotage et une attention plus soutenue. Mais la satisfaction que l'on en retire est d'autant plus grande.

L'APPRÉCIATION DU RISQUE. Mais voilà, de la contraphobie à la prise de risque et l'inconscience, il n'y a qu'un tout petit pas à franchir, car plus actif sera le comportement contraphobique chez un pilote aux structures psychologiques fragiles, marginales du type impulsif ou invulnérable. Ces pilotes sont dangereux car ils prennent des risques inutiles. Ils vont s'engouffrer dans des domaines de vol qu'ils ne connaissent pas et ne maîtrisent pas, dans le seul but d'une autosatisfaction perverse et prestigieuse. L'effet est désastreux dans l'esprit de pilotes inexpérimentés. Il reste celui qui a osé!

Le fait d'être aux commandes d'un aéronef est plus important que le vol en lui même.
Ces motivations initiales, basées sur le principe de l'identification au héros, source d'autosatisfaction, vont jusqu'à l'affrontement du risque. C'est par exemple le pilote qui raffole des «passages», des retours de vol par météo «tangentes», ou encore celui qui va tenter ou tester des figures acrobatiques avec un avion qui n'est pas fait pour ça. Le comportement contraphobique peut être élargi, en fait, à tous les domaines de vol. Nous l'avons dit, il n'est pas dans la nature première de l'homme de voler de ses propres ailes. Nous avons tous un peureux, un angoissé ou un phobique qui sommeille au fond de nous et qui s'ignore, ou qui veut s'ignorer. Beaucoup restreignent leur domaine de vol, jusqu'à trouver un équilibre entre plaisir et loisir d'une part, danger et menace d'autre part. Ou, en d'autre termes, un équilibre entre précarité de l'existence et peur consciente de la mort.

A l'opposé, il est également vrai que nous avons tous, pilote professionnels ou pilotes amateurs, un petit Mermoz, Guynemer ou St Exupéry qui sommeille dans notre carnet de vol. Ces grands héros contraphobiques ont écrit l'histoire de l'air. Mais l'aviation héroïque, pour ce qui concerne le pilote amateur, c'est dépassé ! Combien de pilotes contraphobiques sont morts ignorés de l'Histoire ?

Il faut ajouter une autre angoisse, celle de vieillir, de ne pas profiter de la vie. L'activité de loisir est une occasion de « tirer le maximum de profit et de plaisir ». Mais, devenus intolérables, un retard, une désorganisation, un incident mineur, une mauvaise météo, sont considérés comme des risques à part entière, une perte du « capital temps » face à l'exigence du « tout et tout de suite ».

Le temps est linéaire tout en étant de plus en plus fractionné. Soumis aux dictats des résultats professionnels, aux projets, à des vies familiales de plus en plus complexes et à de multiples activités, nous sommes devenus maîtres et esclaves d'un temps aux multiples facettes. Cependant dans sa volonté de dominer le temps, dans son désir de vivre pleinement, l'individu hypermoderne est l'objet d'une autre angoisse structurelle et profonde : celle de disparaître sans avoir fait quelque chose de sa vie,...

En soi, s'adonner à une activité à risque est structurant et rassurant. Cela permet de se coller une étiquette d'hyperactif, hors du circuit agaçant du politiquement sûr et raisonnable, S'identifier aux héros de son imaginaire, vaincre le temps en démystifiant le temps linéaire, celui que l'on mesure, pour le remplacer par le temps perçu, un temps dans lequel on peut vivre plusieurs vies, parfois même simultanément.

Face au risque de manque, de nouvelles peurs apparaissent alors pour lesquelles les loisirs jouent un rôle modérateur essentiel : permettre à l'individu de s'accomplir, autant que de se distraire. Le risque est de ne pas profiter de l'instant, d'être soumis aux caprices du temps et d'échouer ! Cette nouvelle stratégie de l'immédiat et de la jouissance se subordonne à la quête de performance. Car l'individu hypermoderne, est à la recherche du résultat. Pour cela, il se crée des contraintes nouvelles, des objectifs plus ou moins faciles à atteindre et par conséquent le risque d'aller bien trop loin dans un sens ou d'échouer. La pression sociale s'exerce également dans ce sens, poussant même certains à mentir plutôt qu'avouer ne pas avoir réussi.
En clair ne pas avoir su prendre de risque.

La peur est légitime, ce n'est pas la peine de la provoquer. Mais sachons nous y adapter. Entraînons nous, habituons nous aux différentes procédures, volons le plus possible même en double commande. On en retire toujours quelque chose de positif. Gardons dans notre esprit que notre plaisir est simplement de voler. Voler, tout simplement.

« Le risque est un besoin essentiel de l'âme, son absence suscite une espèce d'ennui qui paralyse autrement que la peur, mais presque autant… »
Simone Weil

Vol local, d'entrainement ou démonstration en meeting, avec ou sans risque, restons prudent.

Bons vols,
Christophe BRUNELIERE

NOS PARTENAIRES

WE LOVE AERO

GUENDON ASSURANCES AVIATION

Aircraft MELINA Rental
Avignon-Provence
+33 652 223 223
fhdma@melina-air.eu

aeroVFR infos de vol

CAP AERO by Cap O soleil

CISPÉ CENTRE D'INGÉNIERIE de la SÉCURITÉ PRIVÉE des ÉVÉNEMENTS

passionnez.com

FCC FRERES CHAIX CREATION

LES DIEM

SPOT AIR

TOUCH AND COM
PASSION - BOOST - INNOVATION

AEROBUZZ.FR

EUROPEAN AIRSHOW COUNCIL

AERO-CLUB DE FRANCE

everything is matter of art direction

ENVIE D'AILES

- 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 : W. Bobic - P. Chetail - V. Imbert - P. Johnson - N. Lejeune - RAF