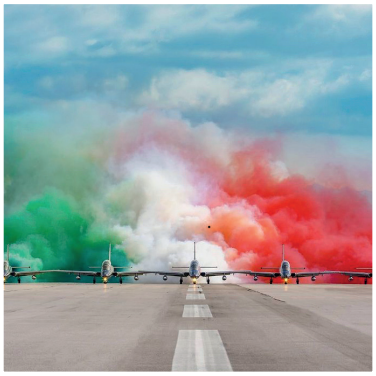
# SÉCURITÉ *et* FACTEUR HUMAIN

F.S.A
FRANCE.SPECTACLE.AÉRIEN

*Avril - Juin 2022*

## # Le temps nécessaire et l'Illusion « chançorielle »



## LE TEMPS NÉCESSAIRE !

| | |
|---|---|
| **> Pour devenir un bon pilote** | **Une vie** |
| **> Pour acquérir une bonne culture sécurité des vols** | **Un an** |
| **> Pour mettre sur pied un programme sécurité des vols** | **Un mois** |
| **> Pour écrire un article sur la sécurité des vols** | **Une semaine** |
| **> Pour organiser une journée sécurité des vols** | **Une journée** |
| **> Pour faire un exposé sur la sécurité des vols** | **Une heure** |
| **> Pour lire cette chronique sur la sécurité des vols** | **Une minute** |
| **> Pour détruire tous les éléments précédents lors d'un accident** | **Une seconde** |

Croyez-vous qu'une vie est nécessaire pour devenir un bon pilote? Si vous avez répondu « oui », je crois que vous avec une attitude saine envers la sécurité des vols et la sécurité en général. Je ne crois pas que nous puissions devenir de bons pilotes par le seul fait de suivre un cours, d'écouter un exposé ou de lire un article. Cependant, ces outils nous permettent d'acquérir les compétences de base essentielles à notre développement en matière de sécurité. De plus, tout au long de notre carrière et en effectuant différentes tâches (instruction, organisation, travail dans les ateliers ou sur différents types d'aéronef, responsabilités diverses dans une compagnie, un escadron ou une flotille, etc.) nous accumulons d'autres compétences qui s'additionnent à notre acquis. Ce processus est cumulatif, il se poursuit sans arrêt et nous permet de glaner des éléments de sécurité de tous les milieux dans lesquels nous évoluons, tel que notre milieu familial, social ou professionnel.

Au fil du temps, toutes ces compétences en matière de sécurité forment ensemble un bon technicien en sécurité.

À combien de séances d'information annuelles sur la sécurité des vols ai-je assisté ? En règle générale, j'ai pris note de toute la gamme des facteurs de causalité, dont certains sont actifs, d'autres latents, qui ont provoqué des écrasements catastrophiques, puis, comme beaucoup d'entre nous, avec la gratitude de celui qui n'a jamais été de cette « graine là », j'ai mis tout ça de côté. Ces séances ont-elles renforcé ma sensibilisation à la sécurité des vols lorsque j'ai mis mon avion en piste et pris place à bord afin d'accomplir mon prochain vol ? Bien sûr, mais il y manquait le vif intérêt que seule une catastrophe personnelle évitée de justesse peut évoquer.

Malheureusement, une seule seconde souvent est nécessaire pour détruire tous les éléments précédents par un accident ou un incident grave. Un moment d'inattention, une décision prise à la légère,  et toute une vie de pratique sécuritaire est détruite. Si vous avez de la chance, vous n'aurez qu'un quasi-accident et une bonne frousse et, sans aucun doute, cela sera suffisant pour réveiller votre intérêt pour la sécurité des vols. Par contre, si vous n'avez pas de chance, vous n'aurez pas de soucis à vous faire à propos de la sécurité des vols car le programme est destiné aux vivants. Cependant, il faut constater que les disparus ont apporté leur collaboration à l'élaboration de ce programme. Alors, afin de rendre hommage aux personnes qui ont perdu la vie à la suite d'un accident d'aviation, adoptez sans réserve une attitude sécuritaire et encouragez les nouveaux adhérents à faire de même. Nous n'avons qu'une vie à vivre, alors faisons en sorte qu'elle soit longue et sécuritaire.

## MAIS QU'EST CE QUE LA CHANCE ?

**2 = (19 + 6) / 27**
Evidemment vous l'aviez vu de suite, cette égalité est fausse.
Donc inconséquente. Et pourtant ?!

Traduisons là en clair. Deux pilotes (Tanguy et Laverdure) cassent 19 avions et s'éjectent 6 fois dans les 27 albums de la série. Ces 27 albums couvrent leur carrière. Voici deux carrières particulièrement destructrices, et l'on frémit à l'idée qu'échappant à leur montée en grade, ils auraient pu poursuivre l'œuvre démolisseuse, entamant sérieusement le potentiel d'avions de notre Armée de l'Air. Je ne précise pas de combat, leur éclectisme dévastateur ne se limitant ni à un type d'appareil, ni à une époque, ni à un pays ! Car l'on trouve dans leur tableau de chasse à la Prévert : Un Piper Astec, Un Harrier, un DC6, un Blenheim...
Et ils en sortent intacts !

Alors mauvaise lecture que cette série qui a bercé les sixties ? Que nenni !

Pour deux raisons : tout d'abord, elle n'a pas peu fait pour nous entraîner vers le milieu aéronautique professionnel ou associatif, à travers un rythme et des anecdotes volontairement outranciers accréditant l'image d'une communauté dynamique et aventureuse. Ensuite elle apparaît comme l'excellent point de départ à plusieurs séries de réflexion intéressant la sécurité des vols.

En effet, une relecture, toujours aussi divertissante (je vous y engage), nous amène à distinguer trois constantes dans ces deux carrières aéronautiques : l'indiscipline, la multiplicité des matériels, et la chance.

Si les deux premières feront peut être l'objet de prochaines rubriques, quid de la dernière.

## CHANCE OU MALCHANCE ?

La frontière est mince. Si la malchance peut provoquer l'accident, n'est ce pas la chance qui nous en sort ? Le pilote qui va jouer avec les limites sans incident plusieurs dizaines de fois dans sa carrière (nous avons des noms dans la tête) est il aussi chanceux que nous avons tendance à le juger, et surtout l'est il plus que celui qui au crépuscule de sa passion, ne peut revendiquer qu'une seule prise de risque hasardeuse ? Car enfin, pour offrir au premier les chances mathématiques de réaliser cette performance, n'a-t-il pas fallu, en amont, une certaine dose de malchance, qui plus est itérative et acharnée. Or réfléchissons bien, c'est tout de même le premier que nous considérons comme le plus veinard !

## PARADOXE !

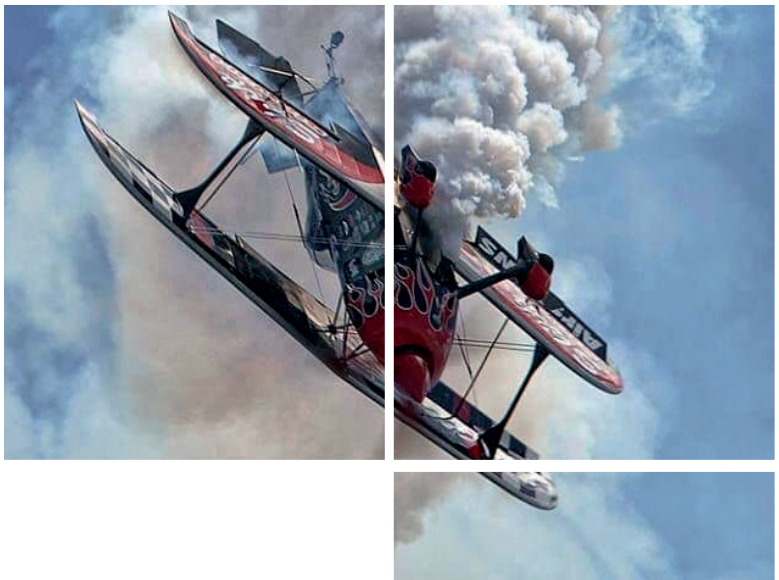
La chance ne serait elle qu'une illusion, qu'un voile, qui par son côté spectaculaire et définitif, ne laisserait en mémoire que son souvenir ultime. Et cette chance, distribuée d'une manière aléatoire, nous n'en serions pas maître. Nous devrions la subir ?

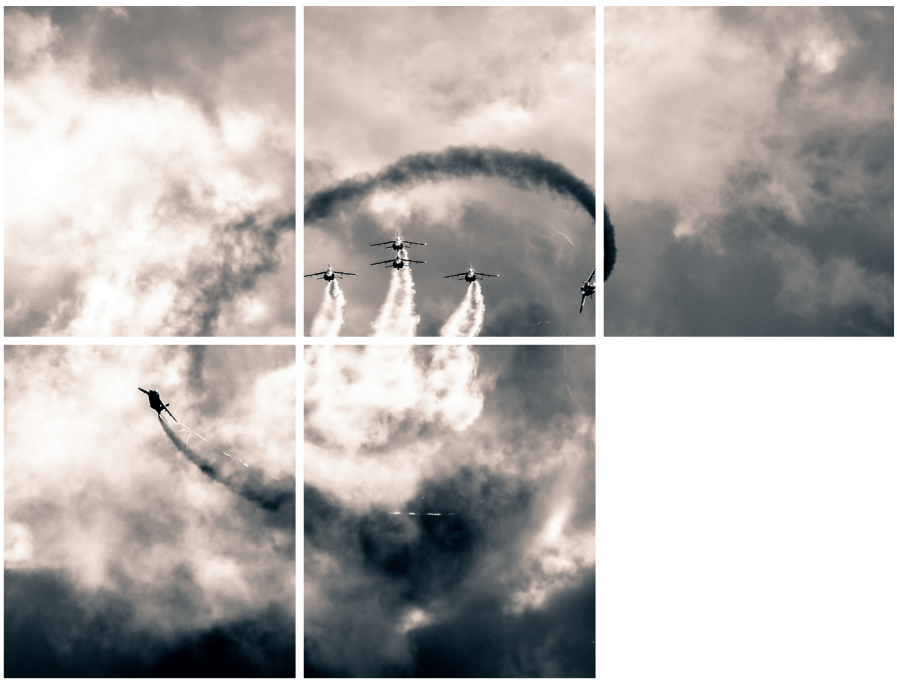
Trois pilotes, trois accidents :
Le premier casse l'avion et se blesse, il n'a pas eu de chance ?
Le second casse l'avion mais n'est pas blessé, il a de la chance ?
Le troisième ne casse rien, il a encore plus de chance ?

La malchance initiale qui est à l'origine d'une chance que l'on dit parfois insolente (on se demande pourquoi ?...) n'est elle pas souvent l'avatar trompeur sous lequel se cache une méconnaissance des procédures et des matériels, une indiscipline, un état physique ou psychique incertain, et cela... c'est la sécurité des vols.

Un philosophe (j'ai oublié lequel !) faisait dire à Dieu :

*Le hasard, c'est bien ce qui me donne le plus de mal !*





Alors, s'il vous plait, n'essayez pas de tester votre « potentiel » de chance, et n'évoquez pas la malchance sous laquelle il est parfois tentant de camoufler quelques lacunes, ou quelques manquements, dont vous êtes en réalité conscients.

Contribuons par notre rigueur et notre humilité à ne pas provoquer cette petite malchance initiale qui nous mettra en position d'évaluer notre coefficient de « veine ». N'allumons pas la mèche qui nous fera découvrir si notre dynamique est chargée de bonne fortune ou de malédiction fatale.

Chacune de nos méconnaissances, chacune de nos insuffisances grignote un bout du cordon et peut nous conduire vers une alternative peu engageante : **Ouf ! Ce n'est pas passé loin ce coup ci, ou le constat, parfois post mortem, d'une guigne jusque-là ignorée.**

Ridicule ? La chance se pilote comme un avion ?

Il convient de se méfier **des illusions « Chançorielles »**

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 : F Blachard - B. Faure - UL Bobic - P. Chetail - V. Imbert-Foux - P. Johnson - N. Lejeune - RAF