

LE GUIDE DES BONNES PRATIQUES CHEZ LES LIBÉRISTES

*Les meilleurs pilotes connaissent
parfaitement leurs limites et ils font
tout pour ne jamais les franchir*

© Jean-Gabriel CHARRIER 2013 ISBN : 978-2-9540874-3-6
Toute reproduction ou publication, même partielle, de cet
ouvrage est interdite sans l'autorisation préalable des auteurs.
Cette reproduction ou publication, par quelque procédé que
ce soit, constituerait une contrefaçon, sanctionnées par les ar-
ticles L.335-2 et suivants du code de la propriété intellectuelle.



Des libéristes comme vous et moi ...

- Jacques a pas mal de soucis personnels, il va aller voler pour se changer les idées.
- Arrivé là-haut, Paul s'aperçoit que ça souffle pas mal. Mais il n'a pas envie de repartir sans voler.
- Maude est dérangée alors qu'elle prépare son aile, elle va oublier une vérification importante.
- André a envie d'impressionner sa copine. Effectivement, elle va être très impressionnée...
- Jean-Charles va étrenner à la fois sa nouvelle aile et une nouvelle aire de décollage.
- Alain est un pro qui tutoie régulièrement ses limites, il n'a donc pas le droit à la moindre erreur...
- Benoît est jeune et invulnérable. Ce n'est pas les turbulences qui vont le faire renoncer.
- Laurent est stressé et il ne sait pas pourquoi. Une fois en vol il comprend très bien, merci !
- Alizée découvre que l'écart entre un vol normal et un vol périlleux est parfois très mince.
- Pierre se demande pourquoi il y a si peu de personnes à voler... quand il décide de décoller.

qui vont alimenter la rubrique sécurité !



SOMMAIRE

Votre check-list 6

Vous êtes en première ligne 8

La Mentalpilote Attitude en 3 mn 9

Les menaces et les bonnes pratiques 12

Vos ressources 34

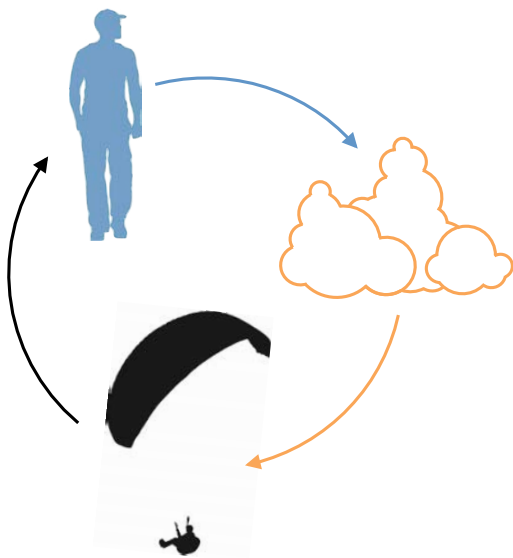
Bons vols 40



ORGANISATION DU LIVRET

Pour faciliter la compréhension des connaissances que vous allez découvrir, celles-ci sont décomposées en 3 grands domaines (avec leur code de couleur) qui sont :

- **Le pilote.**
- **Son environnement.**
- **Son matériel**



VOTRE CHECK-LIST

EN FORME ?

- **Dans ma vie de tous les jours, c'est :**

Chouette Moyen Pas terrible

- **Physiquement, je me sens :**

En forme Ça va Pas top top

- **Aujourd'hui je suis :**

Décontracté Tendu Anxieux

MATÉRIEL OK ?

- **Mon aile est à mon niveau, je l'ai installée et vérifiée dans le calme :**

Oui Non

- **Je suis bien attaché, maillons serrés, parachute de secours vérifié :**

Oui Non

PRÊT À PARTIR ?

- **Les conditions sont :**

Bonnes Bof A la limite

- **Ici le déco me semble :**

Facile Délicat Engagé

- **L'espace aérien est dégagé :**

Oui Chargé Non



PRÊT POUR LE DÉCO ?

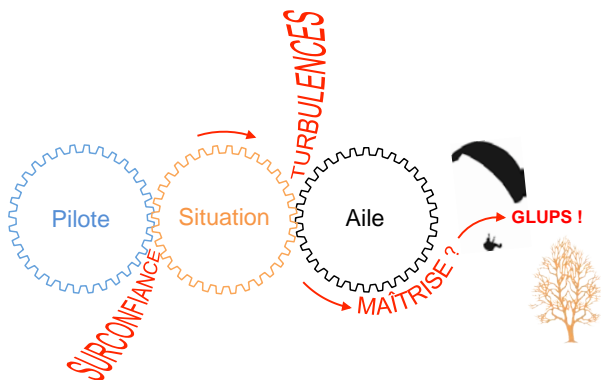


Check-list
ou prise de
conscience ?

- **Rouge** (et) **jaune** : vous êtes vulnérable
- Un ou plusieurs **jaunes** : soyez vigilant.
- Les trois domaines sont **verts** : bon vol.

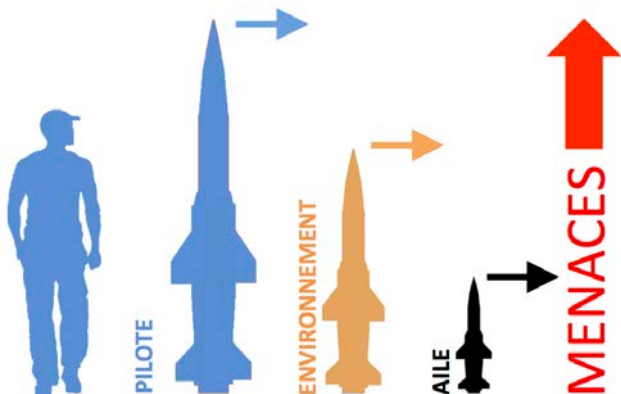


N'oubliez pas que c'est toujours un enchaînement de petites choses qui entraîne des surprises.



VOUS ÊTES EN 1ÈRE LIGNE

Dans la plupart des événements de sécurité le pilote a franchi une limite qu'il ne devait pas dépasser, l'erreur de pilotage n'étant qu'une conséquence de ce débordement. Votre niveau de compétence n'étant pas élastique vous devez avant toute chose éviter de vous retrouver dans un environnement trop exigeant pour vous.



LA PREMIÈRE MENACE SUR VOTRE
SÉCURITÉ C'EST VOUS !



MENTALPILOTE ATTITUDE



C'est simple, c'est pas cher, et ça peut rapporter gros

L'essentiel en 3 mn

- La pression subie par le pilote est une source importante d'accidents parce qu'elle le pousse à prendre des risques (compétition, regard des autres, etc.).
- Un pilote se comporte en vol comme dans sa vie de tous les jours.
- Un pilote avec son avion de ligne doit savoir maîtriser beaucoup de situations. Un pilote avec son aile doit savoir en éviter beaucoup.
- Le stress est une alarme qui vous prévient d'un éventuel danger. S'agit-il d'une simple anxiété ou d'une situation à éviter ?
- Vous devez éviter avant toute chose que la situation ne vous dépasse.
- Vous devez peser la réalité de vos capacités,



et la réalité de la situation. La balance doit toujours pencher de votre côté et le doute doit entraîner la prudence.

- La différence entre une situation normale et une situation périlleuse c'est parfois seulement quelques secondes de vol.
- Un pilote est confronté à de nombreuses 1ère fois. Anticipez les si c'est possible et évitez de les cumuler dans un même vol.
- Pour progresser, ayez l'esprit critique sur vos propres expériences, c'est un trait commun chez les meilleurs pilotes.
- Le bon réglage de la confiance est un gage de sécurité. Attention à l'excès de confiance qui peut vous entraîner au-delà de la limite de vos compétences.
- Le mot discipline n'est pas un gros mot en aéronautique, c'est même une qualité.
- L'être humain a tendance à sous-estimer naturellement les risques.
- S'il n'y avait qu'une seule chose à retenir alors que vous êtes en vol c'est : je suis vulnérable.
- Nous nous croyons souvent meilleurs que les autres et meilleurs que nous le sommes.
- Un trait commun chez les bons pilotes : ils lèvent les doutes à chaque fois que c'est possible



- Le stress est une calamité pour les pilotes. Sous son influence le pilote va éprouver des difficultés à se concentrer, il va commettre des erreurs.
- Piloter est une activité exigeante. Aussi, tout ce qui peut affecter votre vigilance, comme la fatigue physique ou mentale, doit vous inciter à la prudence.
- Les pilotes qui vous entourent sont peut-être plus expérimentés que vous. Profitez de leur expérience à chaque fois que c'est possible.
- Pour éviter d'être surpris, ayez des « plans B », utilisez le « Et si... », et si le vent se lève.
- La conscience des risques, la perception des dangers, est proportionnelle à l'expérience. Pilotes débutants, attention.
- N'attendez pas d'être dans une situation périlleuse pour prendre une décision. Dans les moments critiques forcez-vous à prendre une décision.
- La priorité donnée au pilotage doit être, ou devenir, une seconde nature.
- Regardez loin devant au sens propre comme au sens figuré, et anticipez ce qui peut l'être.
- Les meilleurs pilotes connaissent très bien leurs limites et ils font tout pour y rester.
- Quelles sont vos limites personnelles : vent, turbulences...? Définissez-les.



Les Menaces
les plus courantes
chez les libéristes et les
Bonnes Pratiques
pour les éviter ou
les atténuer





Les Bonnes Pratiques? Si tu savais ce que j'en pense...



Quelle fiesta hier soir, je vais aller voler, ça va me réveiller



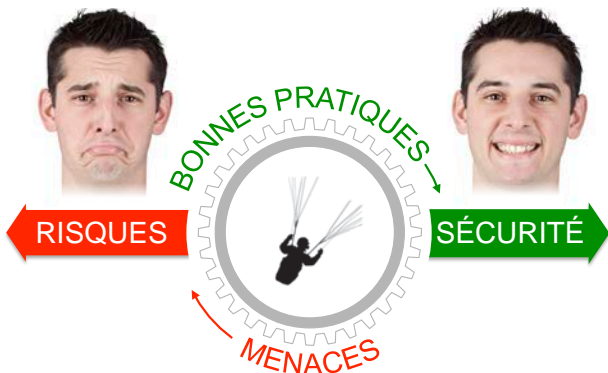
Mais qu'est-ce que c'est que ce bins !!!! Glups!



Les Bonnes Pratiques ?
Et pourquoi pas.



Comme les deux faces d'une même pièce, pour chaque menace sur votre sécurité, il existe une solution, une connaissance, une attitude, regroupée ici en Bonnes Pratiques



Exemple

MENACE

Pression de l'entourage

BONNE PRATIQUE

La pression peut vous pousser à ignorer certains risques. Sachez dire non, et préparez-vous mentalement à dire non un jour ou l'autre.



LA MAÎTRISE DE SOI, LA MANIÈRE D'AGIR



LA COMMUNICATION

L'ENVIRONNEMENT LES DÉCISIONS



LA MAÎTRISE DE L'AILE LE PILOTAGE



Note: Une même menace peut affecter différents domaines. Ex. Le stress peut réduire la vigilance du pilote et entraîner un pilotage heurté.



LA MAÎTRISE DE SOI, LA MANIÈRE D'AGIR

LA PRESSION



1 - Pression temporelle

L'anticipation et une bonne préparation du vol peuvent réduire la pression temporelle, ainsi que des décisions rationnelles. **L'urgence est mauvaise conseillère.**

2 - Pression sociale (entourage)

La pression peut vous pousser à ignorer certains risques. Vous devez appliquer rigoureusement les consignes ou la réglementation et vérifiez que vous restez bien dans votre domaine de compétence. Sachez dire non, et préparez-vous mentalement à dire non un jour ou l'autre.

3 - Pression opérationnelle

Le temps se dégrade, les choses s'accélèrent. Cherchez à anticiper ces moments exigeants. **Ayez toujours un plan B et pensez que l'obligation de résultat c'est avant toute autre priorité votre sécurité et celle de votre éventuel passager !**

4 - Pression personnelle

L'aviation est une école d'humilité ; ce n'est pas qu'une simple citation. Vous n'avez rien à vous prouver, alors veillez à rester dans votre domaine de maîtrise. **Les challenges personnels et les activités à risques ne font pas toujours bon ménage.**





5 - Le pilote agit de manière trop routinière

Les routines permettent de fluidifier l'ensemble de vos tâches, parfois de faire deux choses à la fois, mais attention à ne pas se laisser aller à faire un peu trop souvent «comme d'habitude ».

6 - Des intentions peu raisonnables

Comme dans beaucoup d'activités qui comportent des risques, la hiérarchisation des priorités est régulièrement rappelée : la sécurité d'abord. **Ne vous laissez pas emporter par des intentions qui ne seraient pas raisonnables.**

7 - Négligence, laisser aller

Si vous êtes une personne plutôt cool, attention, la différence entre une situation normale et une situation périlleuse c'est : juste un simple oubli, quelques secondes d'inattention...

8 - Excès de confiance en soi

Le bon réglage de la confiance est un gage de sécurité. **Attention à l'excès de confiance qui peut vous entraîner au-delà de la limite de vos compétences** avec le risque de voir apparaître des situations périlleuses. Alors ne soyez pas trop sûr de vous et essayez de trouver le bon réglage de la confiance par rapport à vos capacités, c'est une vraie qualité chez un pilote.

9 - Manque de confiance en soi

Regardez les choses en face. Si vous êtes là c'est que vous avez (à priori) les compétences pour l'être. **Le manque de confiance en soi est pernicieux, il peut entraîner du stress** avec les symptômes



négatifs qui l'accompagnent. Apprenez à faire face (devise des pilotes de l'Armée de l'Air française). Les très bons pilotes possèdent un bon réglage de leur confiance en soi.

10 - Optimisme

Attention, s'il est bon d'avoir une nature plutôt optimiste, celle-ci ne doit pas vous conduire à travestir la réalité des choses en vous disant que ça finira bien par s'améliorer. Si l'optimisme sur le plancher des vaches peut-être acceptable, ce sentiment est à proscrire une fois en vol, il va biaiser votre jugement et polluer la qualité de vos décisions. Vous êtes aussi vulnérable que les autres.

11 - Impulsif

Réfléchissez d'abord ! En aviation nous avons coutume de dire : « Quand il y a le feu à bord, il n'y a pas le feu ». Dans toutes les situations, même dans l'urgence, prenez le temps de réfléchir pour prendre la bonne décision du premier coup.

12 - Anti autorité

Les règles vous garantissent un bon niveau de sécurité. Respectez-les. Le mot discipline n'est pas un gros mot en aéronautique, c'est même une grande qualité.

13 - Invulnérable

L'être humain à tendance à sous-estimer naturellement les risques, sachez-le. Pensez aux commentaires de toutes ces personnes accidentées qui commencent par : « Si j'avais su... ». S'il n'y avait qu'une seule chose à retenir concernant les Facteurs Humains, c'est le message suivant : **JE SUIS VULNERABLE.**



14 - Résigné

Beaucoup de pilotes, parfois très peu expérimentés, se sont retrouvés dans des situations périlleuses, voir sans espoir, et ils s'en sont sortis. Ils avaient tous un point commun, ils se sont battus jusqu'au bout, ils n'ont rien lâché. **Alors le jour où tout va mal, battez-vous, et ne lâchez rien.** «Mordez dans le coussin» !

15 - Prend des raccourcis

Avec l'expérience, la tendance à vouloir prendre quelques raccourcis est parfois tentante. La même expérience montre que si les tâches ne sont pas effectuées comme il convient, vos marges de sécurité se réduisent. Evitez les raccourcis qui pourraient se transformer malgré vous en situation indésirable.

16 - Ne lève pas les doutes

Avoir des certitudes quand on effectue une activité à risques est indispensable. **Un trait commun chez les meilleurs pilotes : ils lèvent les doutes à chaque fois que c'est possible.**

EMOTIONS - STRESS



17 - Diminution de la conscience des risques

Sous l'influence du stress, le cerveau fonctionnant au ralenti affecte votre acuité mentale et donc votre conscience des risques. **Cette simple connaissance doit vous alerter.**

18 - Perte de repère temporel

Un symptôme particulier du stress est l'impression de rétraction du temps. Il n'est pas spécifique au stress rencontré par les pilotes, par contre cela



devient critique quand on sait que le calage en temps réel du pilote sur sa situation dans l'espace temps est primordial. Même si le décalage semble être dans le bon sens, cette sensation est source de pression, de stress supplémentaire, et d'erreur.

19 - Evènements personnels

Si vous vivez des moments personnels difficiles: décès, divorce, contrariétés... sachez qu'ils occasionnent un stress insidieux, et que celui-ci peut se «cumuler» avec le stress que vous pourriez rencontrer en vol.

20 - Erreurs : routinières, de jugement...

Sous l'influence du stress, le pilote éprouvant des difficultés à se concentrer, va commettre des erreurs. Concentrez vous sur vos tâches et plus particulièrement sur les tâches les plus critiques. Quelle finesse pour rejoindre le terrain ?

21 - Phénomène de « tunnelisation » mentale

Le stress est intense et votre attention divisée régresse. Pensez à reboucler vos tâches de surveillance autour de vos priorités.

22 - Perte de lucidité

La lucidité correspond chez un pilote à une bonne conscience de la situation. Sous l'influence du stress votre « radar mental » voit sa puissance diminuer, la taille de l'image mentale se réduit et sa qualité se détériore.

23 - Omissions

Une simple omission peut se transformer en erreur. Les tâches bien ancrées dans vos routines résisteront mieux au stress que d'autres qui nécessitent un peu plus d'attention.





24 - Fatigue physique

La fatigue entraîne des erreurs qui peuvent s'avérer parfois critiques : « J'étais un peu fatigué, je n'ai pas fait attention, je croyais avoir vérifié mon aile alors que ... ». **Soyez conscient que votre fatigue va vous fragiliser** face aux erreurs et que certaines d'entre-elles sont plus critiques que d'autres : oublier sa carte c'est une chose, oublier de vérifier son équipement c'en est une autre !

25 - Maladie

Piloter est beaucoup plus exigeant que la plupart des tâches que vous effectuez sur le plancher des vaches. Partant de là, tout ce qui va affecter votre intégrité physiologique ou psychologique est potentiellement une menace. Et **sachant que les menaces ont la fâcheuse tendance à se combiner entre elles, n'en rajoutez pas inutilement.**

26 - Effets indésirables des médicaments

Vous connaissez sans doute les effets indésirables de vos médicaments (attention, votre métabolisme personnel peut entraîner des réactions plus marquées). N'oubliez pas que le pilotage requiert un haut niveau de vigilance.

27- Mal de l'air

Vous êtes pilote et n'êtes donc pas concerné par le mal de l'air ? Détrompez-vous. Lisez quelques retours d'expérience de pilotes qui se sont aventurés à voler après des soirées bien remplies... Ces pilotes racontent à peu près tous la même chose : « M...! mais quelle idée j'ai eu de voler ce matin. »



28 - Fatigue mentale

Vous n'y prêtez peut-être pas attention, mais il existe peu d'activités qui requièrent autant d'attention, d'exigence, que le pilotage. Donc, tout ce qui peut affecter votre attention, votre concentration, votre bien-être, constitue une menace pour vous.

Allez voler pour se changer les idées n'est pas un bon plan. Les retours d'expérience malheureux de pilotes qui sont allés voler pour se changer les idées sont fréquents.

29 - L'alcool

L'alcool en quelques chiffres. 0,1 g : perturbation de la vision qui est le sens le plus sollicité chez un pilote. 0,2 g : sensation d'euphorie avec une diminution de la sensation de prise de risque (vous décidez raisonnablement de ne pas voler parce qu'il y a un peu trop de vent? Buvez une seule bière et vous partirez voler !). 0,5 g : allongement du temps de réaction. 0,6 g : troubles de la coordination. Une simple bière peut entraîner une prise de risque inconsiderée.



COMMUNICATION



30 - Briefing incomplet ou inadapté

Le briefing c'est mettre un peu d'ordre dans sa tête sur la façon dont vous prévoyez de faire les choses. C'est une projection dans le temps des tâches à effectuer. C'est pourquoi le briefing doit s'adapter à l'environnement, ce n'est pas une récitation, et prendre en compte toutes les particularités susceptibles d'intéresser votre vol. Son intérêt est essentiel.

31 - Ne communique pas ses intentions

Communiquer autour de soi sur son projet de vol pourra être l'occasion de récupérer des informations ou des conseils qui vous seront précieux.

32 - N'utilise pas (assez) le soutien collectif

Les pilotes qui vous entourent sont peut-être plus expérimentés que vous. Ils peuvent vous aider : «En arrivant sur la pente de Prachaval je te conseille...».



L'ENVIRONNEMENT LES DÉCISIONS



LA CONSCIENCE DE LA SITUATION

33 - Une confusion entre deux informations

La confusion est une erreur classique quand les informations à traiter sont nombreuses. Vous devez faire le tri entre les informations importantes et celles qui le sont moins. Pour éviter les confusions: **levez les doutes, anticipez tout ce qui peut l'être, faites preuve de bon sens, communiquez.**

34 - Une faible performance mentale

La conscience de la situation se construit à partir des informations qui sont perçues, retenues, et de la qualité de leur analyse. La perception et l'analyse peuvent être affectées par différents facteurs comme : le stress, une implication insuffisante, la fatigue...

35 - Une vigilance insuffisante

La vigilance c'est une attention particulière portée aux évolutions de votre vol et plus généralement à tout ce qui pourrait constituer une menace. **La vigilance vous permet de vous préserver des dangers.** Votre niveau de vigilance est conditionné par vos connaissances, votre sensibilisation aux risques, et votre motivation. Il peut être affecté par : la fatigue, la charge de travail, votre attitude, les interruptions.



Alors, soyez vigilant.

36 - Une absence d'information

Si vous ne connaissez pas la prévision météorologique, vous risquez de rencontrer des problèmes. C'est pourquoi la diffusion de l'information est très développée. N'oubliez pas que vous devez avoir des certitudes sur beaucoup de sujets, **il existe suffisamment d'aléas pour ne pas en rajouter**, informez-vous.

37 - Une mauvaise utilisation d'un système, une erreur dans une procédure en aéronautique

Mon aile est prête pour le décollage. Et non ! **Il existe des tâches plus critiques que d'autres, repérez les** pour y porter l'attention qu'il convient.

38 - Un écart, une entorse au règlement, à une norme, à une procédure

Les règlements, les normes, les procédures, vous garantissent un niveau de sécurité basé sur l'expérience du passé, sur l'expertise des constructeurs... Déroger à un règlement, une consigne, c'est réduire ses marges de sécurité, et parfois entrer dans l'inconnu. **Les normes ont une justification, elles ne sont pas là pour vous embêter**, pensez-y.

39 - Un changement dans le projet de vol

Vous préparez votre vol de manière concrète: navigation, météo... Et plus ou moins consciemment, vous vous y préparez mentalement. Aussi, une fois en vol tout changement important va nécessiter des capacités d'adaptation importantes avec le risque de se déconnecter de la réalité de la situation. **Pour éviter d'être surpris, ayez des « plans B », utilisez le « Et si... », et si le vent se renforce.**



40 - Une ambiguïté entre plusieurs informations qui se contredisent

L'ambiguïté est un facteur récurrent à l'origine de beaucoup d'accidents. Une situation ambiguë risque de monopoliser dangereusement votre attention (aux dépens de votre conscience de la situation). Levez les doutes, faites preuve de bon sens, je vais me poser dans ce sens parce que le vent souffle dans cette direction.

41 - Une divergence d'opinion

Votre perception de la situation diffère de votre entourage. Possédez-vous les mêmes informations? Informez-vous, levez les doutes, faites preuves de bon sens, expliquez point de vue. Et s'agissant de vos limites, elles ne sont pas forcément identiques à celles du voisin...

42 - Une focalisation sur un élément du vol

Vous vous focalisez sur la ligne de grain sur votre route et vous ne prenez pas garde aux trajectoires des pilotes qui vous entourent. **Ces focalisations sont courantes, vous devez les combattre.** Pensez-y la prochaine fois que vous porterez une attention (trop) soutenue sur un élément de votre vol.

43 - Une faible expérience

Au sol, il existe-t-il des remèdes pour combler une faible expérience, comme solliciter des conseils auprès des pilotes expérimentés. En vol, **la solution pour préserver un bon niveau de sécurité malgré son inexpérience, c'est la prudence** qui va vous éviter de vous retrouver dans des situations indésirables. **Attention, la conscience des risques est proportionnelle à l'expérience.**



44 - Méconnaissances

La perception de la réalité nécessite des connaissances ponctuelles comme la prévision météorologique, ou des connaissances plus fondamentales comme la signification de la symbologie météorologique. La connaissance des menaces (risques) les plus courantes améliore la conscience de la situation.

PRISE DE DECISION



45 - Situation nouvelle, contexte inconnu

Un pilote rencontre obligatoirement une multitude de situations nouvelles. Pour y faire face vous devez, à chaque fois que c'est possible, anticiper les situations nouvelles pour vous y préparer. **Vous devez également veiller à ne pas trop les cumuler dans un même vol.**

46 - Compétences insuffisantes

Beaucoup d'accidents sont le résultat d'une situation trop exigeante pour le pilote qui s'est fait surprendre. Avant de vous engager dans certaines situations, vous devez évaluer objectivement votre niveau de compétence et regarder également très objectivement la réalité de la situation, **la balance devant toujours pencher en votre faveur. Si vous admettez que vous n'êtes pas un bon nageur, vous resterez là où vous avez pied.**

47 - Faible expérience

L'expérience permet de s'adapter à une situation



que vous avez déjà rencontrée, ou de puiser dans votre catalogue de situations déjà vécues pour structurer votre raisonnement et prendre vos décisions. **Faiblement expérimenté, vous devez chercher à anticiper tout ce qui peut l'être et agir avec prudence face à une situation nouvelle.**

48 - Faible conscience des risques

Bien que vous soyez expérimenté, donc avec une bonne connaissance des risques, dans certaines circonstances vous pouvez être confronté à des situations nouvelles avec des dangers que vous ignorez : un rotor sous le vent d'un relief, le stratus au dessus d'une région humide. **N'attendez pas d'être dans une situation trop périlleuse avant de prendre la décision adéquate pour sortir du guêpier dans lequel vous êtes.** Votre temps de réaction peut s'avérer primordial.

49 - Biais de jugement

Votre jugement, à partir duquel vous allez prendre vos décisions, peut être pollué par des biais de jugement, c'est-à-dire par des déviations inconscientes à un jugement objectif. Des menaces liées à l'attitude vont favoriser l'apparition de ces biais, ainsi qu'une faible expérience ou des compétences insuffisantes. **Votre fragilité face aux biais de jugement est inversement proportionnelle à votre niveau de compétence.**

50 - Charge émotionnelle importante

Chez les pilotes c'est le stress qui est l'émotion négative préjudiciable à la bonne qualité de vos décisions (voir de votre pilotage). **Attention toutefois à l'autre versant des émotions qui est l'euphorie ; elle**



peut vous entraîner dans des situations pouvant rapidement la calmer...

51 - Problèmes

Les pilotes doivent résoudre des problèmes. Ils peuvent être simples avec une solution évidente, ou compliqués mais avec toujours une solution précise qui s'impose. Les plus coriaces sont les problèmes complexes qui ont la particularité de ne pas avoir une solution donnée : alors que la situation pourrait devenir pré orageuse sur la crête devant, à quel moment allez-vous traverser la vallée ? Les deux premiers cas relèvent principalement de la connaissance, **la résolution des problèmes complexes relève principalement de l'expérience.**

52 - Pression temporelle

Vous devez anticiper tout ce qui peut l'être. Dans tous les cas, allez à l'essentiel et respectez les priorités du vol. **C'est dans les moments les plus délicats que les priorités du vol sont souvent les plus difficiles à respecter.** Sachez-le. N'hésitez pas à reportez par exemple votre décollage si vous ressentez cette pression alors qu'un doute apparaît.

53 - Complexité de la tâche

Vous êtes confronté à une situation nouvelle et vous ne savez pas trop par quel bout la gérer. Pensez déjà à vos priorités, comme piloter votre aile. Dans le même esprit, raisonnez du point de vue de la sécurité avant de soupeser les différentes options à partir desquelles vous prendrez votre décision. **Le « back to basic » peut également vous offrir une porte de sortie :** avec ce vent là c'est cette pente qui s'impose.





54 - Faible conscience de la situation

Si vous n'avez pas conscience que votre vitesse-air est en train de chuter, vous ne pourrez pas respecter la première des priorités du pilote : piloter son aile. Dans toutes les phases d'évolution, votre attention doit se porter prioritairement sur le pilotage de votre aile.

55 - Non respect de la hiérarchie des tâches

Les raisons qui peuvent amener un pilote à ne pas respecter la hiérarchie des tâches, piloter son aile avant toute chose, sont nombreuses. **Il n'empêche que la priorité donnée au pilotage doit être une seconde nature**, plus particulièrement lors des phases de vol proches du sol.

56 - Anticipation insuffisante

Une importante différence entre un pilote novice et un pilote expérimenté c'est l'anticipation. Un pilote expérimenté va toujours chercher à anticiper les évolutions de son environnement. Il a toujours un temps d'avance sur les événements. **Regardez loin devant au sens propre comme au sens figuré, et anticipez tout ce qui peut l'être.**

57 - Absence, mauvaise ou décision tardive

Dans certaines circonstances extrêmes le pilote tétanisé par le stress ne prend pas de décisions, ou bien il les diffère, ou celles-ci sont de piètre qualité. Autant de facteurs qui vont affecter la conduite du vol et potentiellement la sécurité du vol. **Dans les moments critiques forcez-vous à prendre une décision**, si elle n'est pas encore prise.



LA MAÎTRISE DE L'AILE LE PILOTAGE



PROCEDURES-CONNAISSANCES

58 - Non application des procédures

Une procédure est un verrou qui vous garantit une situation précise une fois celle-ci effectuée. La procédure étant un outil de gestion des risques, ne pas la suivre, la modifier, l'oublier, c'est laisser la porte ouverte à de futurs ennuis. J'arrive à l'altitude maxi autorisée, je fais les oreilles et j'arrête de monter.

59 - Tâches : multiples, imprévues

Un pilote peut-être amené par la force des choses à effectuer plusieurs tâches simultanément ou dans un temps imparti très court. Faire plusieurs choses à la fois c'est la porte ouverte à l'apparition des erreurs. Anticipez les tâches qui peuvent l'être.

60 - Diversion de l'attention

Votre attention peut être accaparée pour diverses raisons aux dépens des tâches à effectuer : surveillance, pilotage. Si vous avez interrompu une tâche en cours d'exécution, un appel au téléphone portable, vérifiez bien où vous en étiez dans le fil de vos actions.

61 - Méconnaissances

Les connaissances utilisées par le pilote pour effectuer ses tâches sont essentielles. Il n'y a pas



de pilote sans connaissances. Certaines, comme les limitations de l'aile, la symbologie des cartes... vont vous dire pourquoi et quand vous devez agir. D'autres connaissances répondent à la question comment. Elles vont vous servir également à vous adapter à des contextes particuliers. Vous n'avez pas le choix, les connaissances font partie de la panoplie du pilote.

PILOTAGE - NAVIGATION



62 - Compétences insuffisantes

Votre challenge est de pouvoir faire face à la situation à laquelle vous êtes confronté. Etes-vous capable de voler dans ces conditions ? **Les meilleurs pilotes connaissent parfaitement leurs limites et ils font tout pour y rester.** Ceci implique également une bonne conscience de la situation.

63 - Vol aux limites

Attention, voler aux limites est souvent ce qui caractérise les pilotes les plus expérimentés ; à partir d'une bonne évaluation de leurs compétences ils n'hésitent pas à tutoyer les bordures. Si vous êtes moins expérimenté, vous aurez du mal à percevoir vos propres limites. Cherchez déjà à les définir précisément. Et n'oubliez pas que la différence entre une situation normale et une situation périlleuse c'est parfois seulement quelques secondes de vol.

64 - Violation des limitations

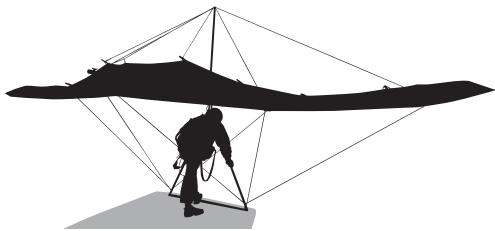
Violer une limitation, un règlement, c'est-à-dire l'enfreindre consciemment, peut avoir deux raisons. Soit vous n'avez pas le choix, soit vous violez les



limites pour ce que l'on appelle votre convenance personnelle. Cela peut-être la recherche de la facilité, ou tout simplement de l'inconscience. **Violer, un règlement, une limitation, c'est prendre des risques.**

65 - Ne connaît pas ses limites

Voler c'est quelque part se retrouver derrière le volant d'une Formule 1 et choisir la vitesse que l'on va prendre dans les courbes. **Quelles sont vos limitations personnelles : vent, turbulences...? Définissez-les.**



VOS RESSOURCES

VOTRE ENGAGEMENT

L'engagement peut être très variable d'un individu à l'autre pour exercer une même activité.

- **Pression** - *Ne faisons pas n'importe quoi.*

Le principal challenge d'un pilote est de rester à l'intérieur de ses limites de compétence, or la pression est un facteur qui va le pousser à ignorer certains risques. Ceci est d'autant plus vrai s'il est peu expérimenté, c'est-à-dire avec une conscience des risques encore en construction. La pression subie par le pilote est un facteur d'accidents très important.

- **Culture de la sécurité** - *Votre comportement vis-à-vis du risque*

La culture de la sécurité est un ensemble de croyances et de valeurs sur les risques de l'activité qui va conditionner la manière d'agir du pilote. Dans un milieu peu normé comme le vol libre où le pilote est livré à lui-même, cette culture est primordiale. Les erreurs sont à l'origine de la plupart des accidents, or un pilote qui possède une bonne culture de la sécurité commet beaucoup moins d'erreurs qu'un autre qui y serait moins sensibilisé.

- **Attitude** - *Votre manière d'agir*

L'attitude résulte de l'expérience, du parcours personnel, ainsi que des circonstances du moment.



Elle peut être positive ou négative, comme la culture de la sécurité qui va fortement l'influencer, elle peut varier en intensité. Sécurité et attitude sont intimement liées avec des profils à risques qui sont identifiés. L'attitude d'un pilote étant le reflet de son attitude dans sa vie de tous les jours. L'attitude est le premier facteur de risque/sécurité chez un pilote.

- Emotions/Stress - *Je n'arrivais plus à réfléchir*

Le stress apparaît lorsque le pilote a un doute face à une situation qui se profile devant lui. C'est une alarme qui doit le faire réagir. Son apparition est insidieuse. Sous l'influence du stress la performance mentale diminue : cela va de la simple difficulté à raisonner, à l'incapacité à prendre une décision.

- Physiologie - *En forme ?*

L'état de santé est un facteur de performance. Si un pilote est en pleine forme ou bien s'il couve une grippe, sa performance risque de ne pas être la même. Le pilote est-il sous l'influence d'un traitement médical ? Il faut parler également des drogues qui vont agir sur le système nerveux central. La fatigue affaiblit et favorise la survenue des erreurs. Cette fatigue peut être physique mais également mentale. Beaucoup de ces facteurs peuvent se regrouper sous le terme « hygiène de vie ».

LA COMMUNICATION

La communication c'est pour le pilote une ouverture vers l'extérieur. Un pilote doit traiter de nombreuses informations et beaucoup d'entre-elles nécessitent



une communication entre le pilote et son entourage. L'expérience nous montre que cette communication est parfois difficile.

- Communication – De nombreuses informations à traiter

La communication permet au pilote de faire passer ou de récupérer des informations afin de gérer son vol tout en se coordonnant avec son entourage. L'importance de certaines informations ne doit pas laisser de place au doute et le pilote doit être certain que ses intentions soient bien comprises. Savoir communiquer c'est également savoir profiter des conseils de son entourage. Cette communication prend toute son importance au cours de la formation pendant laquelle les échanges avec les formateurs ne doivent souffrir d'aucune ambiguïté.

LES COMPÉTENCES NON TECHNIQUES

Par opposition aux compétences techniques qui concernent l'aile, son pilotage et l'aspect technique du vol libre, les compétences non techniques regroupent les ressources du pilote qui lui servent principalement à gérer son environnement. Nous sommes dans sa boîte noire. Si les compétences techniques répondent à la question : comment (pilotage de l'aile ?) Les compétences non techniques répondent aux questions : quand et pourquoi (gestion de l'environnement ?)



- Conscience de la situation - *Que se passe-t-il et que va-t-il se passer ?*

La Conscience de la Situation c'est le radar mental du pilote qui intègre :

- la perception des informations sur sa machine et sur son environnement ;
- la compréhension, la signification de ces informations ;
- l'anticipation de leur évolution dans le temps.

Ce dernier point est particulièrement important. Le niveau de conscience de la situation, et plus particulièrement de celle qui concerne votre environnement, est proportionnel à votre expérience. Il est conditionné également par votre vigilance. Avec l'attitude, la conscience de la situation est un des facteurs les plus accidentogène en aviation.

- Résolution des problèmes *Je passe à gauche ou à droite?*

Tous les pilotes sont confrontés à des problèmes. Ils peuvent être simples avec une réponse précise. Quelle sera votre distance d'atterrissage sans vent ? Ils peuvent être compliqués, mais toujours avec une réponse précise. Et enfin, il reste les problèmes complexes qui ont la particularité de ne pas avoir de réponses précises, tout simplement parce qu'une partie importante de l'activité ne peut pas être mise en équation. C'est le domaine de l'expérience.

- Décision - *Je passe à droite.*

La prise de décision du pilote est un processus mental qui consiste à choisir les actions les plus



pertinentes face à une situation donnée, elle se décompose en quatre étapes.

1 - Définir le problème.

2 - Analysez les différentes options.

3 - Choisir une option.

4 - Appliquer l'option en vérifiant sa pertinence pour reboucler le processus si nécessaire.

En amont de la décision, le jugement est conditionné par la conscience de la situation. Ce jugement peut être pollué des biais (déviation inconscientes à un jugement objectif), et ceci d'autant plus facilement que l'expérience est faible.

- **Conduite du vol** – *Les priorités du vol*

Savoir gérer ses priorités dans l'accomplissement de ses tâches est très important dans une activité où tout évolue en permanence : la position, la météo, les autres ailes... Faire voler son aile, piloter, c'est la priorité des priorités : vitesse, incidence, inclinaison... Le pilotage est le dernier rempart avant la perte de contrôle. Il existe des situations qui peuvent détourner le pilote de cette priorité, il doit en être conscient afin d'y résister.

LES COMPÉTENCES TECHNIQUES

C'est le domaine du pilotage. En sachant que l'erreur de pilotage n'est que la conséquence dans la plupart des cas d'une mauvaise perception de la situation, d'une erreur de jugement ou de décision.

- **Connaissances** – *Pas de pilote sans connaissances*



Un pilote possède des connaissances théoriques qui lui permettent de lire des messages météo, de connaître sa mécanique du vol. Toutes ces connaissances répondent aux questions : quoi, comment, quand, pourquoi, et si...? Leur importance est variable, certaines sont vitales comme celles qui doivent être utilisées en cas d'urgence: réouverture de l'aile, déclenchement du parachute de secours...

- Procédures - *Des tâches bien définies*

Une procédure est une suite d'actions effectuées suivant un ordre chronologique. Les procédures et plus particulièrement celles qui sont regroupées dans les check-lists peuvent être comparées à des verrous. Elles garantissent une situation à un moment donné : prêt pour l'atterrissage. C'est un outil de gestion des risques ; ne pas les suivre expose le pilote à des risques inutiles.

- Navigation – *La maîtrise des déplacements*

Maîtriser sa trajectoire grâce à ses capacités de pilotage est une chose, mais pour aller où et à l'aide de quel équipement de navigation ? Le pilote doit être capable de connaître en permanence sa position.

- Pilotage – *La maîtrise de la machine.*

Un pilote doit être capable de piloter son aile de manière instinctive, quelques soient les perturbations extérieures, en agissant sur ses commandes de manière coordonnée et en phase avec l'environnement (autour des trois axes de son aile).



En montant l'escalier du plongeur vous avez ressenti de la pression avec les amis qui sont là sur le bord de la piscine pour vous regarder, et même un peu de stress avec la nouvelle figure que vous allez tenter. Dans les dernières marches vous commencez à prendre conscience que vous ne connaissez pas ce plongeur et votre double looping vous enchante beaucoup moins. Vous devez prendre une décision. Vos compétences techniques ne sont pas élastiques, ce n'est pas votre concentration qui va faire de vous un champion en vol du jour au lendemain. C'est à vous de décider : de renoncer, de changer de projet, ou d'y aller. Si vous faites un gros splash en arrosant les copains, on pourra vous donner quelques explications sur son origine grâce à ce livret.



BONS VOLS





Les bonnes pratiques et les menaces
contenues dans ce livret sont
transférables dans la plupart des activités
de votre vie quotidienne.



Vous est-il déjà arrivé de faire tomber votre téléphone portable, de vous tromper d'adresse, d'arriver en retard à un rendez-vous ? De tels événements, anodins dans notre vie courante, ne le sont plus du tout lorsque nous enfilons notre combinaison de pilote.

Une simple décision peut nous emmener sous le vent d'une crête, une pression importante peut entraîner un atterrissage manqué.

Est-ce qu'un libériste expérimenté agit de la même manière que chez lui quand il vole ? Non, quand il vole son comportement devient plus méthodique, plus rigoureux, son niveau de vigilance s'accroît et dans le doute il devient prudent, car il sait que l'écart entre une situation normale et une situation dangereuse est parfois mince.

Cette manière d'agir pour maîtriser les risques n'est pas innée, elle s'apprend. Ce livret fait la synthèse des meilleurs pratiques basées sur l'analyse des menaces les plus courantes rencontrées chez les pilotes.

Auteur : Jean Gabriel CHARRIER mentalpilote.com

Avec les conseils
techniques de
Xavier Bévant et
l'appui de la DTN
du Vol Libre



ISBN : 978-2-9540874-3-6



3€