

Le 28 novembre dernier se tenait au siège de la DGAC à Paris

## **LES SYMPOSIUMS SUR LA SECURITE EN AVIATION LEGERE ET SPORTIVE.**

Un « petit » compte-rendu s'impose...

Les thèmes principalement évoqués étaient :

- ✓ **la préparation du vol basée sur une bonne prise d'informations**
- ✓ **l'importance des conditions météo**
- ✓ **la bonne connaissance de l'espace aérien et de son utilisation**
- ✓ **la prise de décision** (aussi bien en vol qu'au sol !)

Le but de ces symposiums était clairement affiché : réduire significativement le nombre d'accidents dans les prochaines années et nous faire prendre conscience que la sécurité est l'affaire de tous. Sans avoir à l'heure actuelle les chiffres exacts, nous savons d'ores et déjà que, tout comme pour 2008, ceux de 2009 ne sont pas « bons » du tout. D'autant plus que dans la majorité des cas, ceux-ci auraient pu être évité si une bonne préparation du vol avait été faite.

Rappel de quelques chiffres pour 2008 :

- ✓ **45 accidents mortels dont 16 concernant des ULM**
- ✓ **Dans environ 70% des cas, les mauvaises conditions météo en sont la principale cause** (perte de références visuels ou phénomènes aérologique comme cisaillements, vents de travers ou arrière...)
- ✓ **1 accident sur 3 est directement lié à une mauvaise préparation du vol !**

L'appui a donc été mis principalement sur la préparation du vol. La « prépa-vol », comme on l'appelle si tendrement, est l'élément prépondérant dans la sécurité du vol. Un vol bien préparé au sol nous aidera à prendre les bonnes décisions en cas de situation (de crise) inattendue en vol. Surtout que le commandant de bord (je cite le pilote) est généralement seul pour prendre les décisions !





On devrait donc se poser les 3 questions suivantes avant chaque vol :

- ✓ **Où vais-je ?**
- ✓ **Comment j'y vais ?**
- ✓ **J'y vais ou pas ?**

Pour répondre à ces 3 questions, il faut s'en poser 4 autres :

- ✓ **Est-ce que la météo est compatible avec mon vol ?**
- ✓ **Quel espace aérien vais-je rencontrer ?**
- ✓ **Dans quel état est ma machine et quelles sont ses limites ?**
- ✓ **Ai-je les compétences pour entreprendre ce vol ?**

Commençons par... **La météo et ses conséquences sur le vol**

Rappelons que la météo est la première cause d'accident (absence de recherche d'information, traitement erroné de l'information conduisant souvent à une mauvaise prise de décision), on ne doit donc pas la prendre à la légère. Ceci est aussi bien valable pour un vol dit « de voyage » qu'un vol local. Et on se rappelle, comme tout bon pilote bien formé, qu'il est obligatoire de prendre un maximum d'informations sur la météo avant tout vol et d'actualiser celles-ci autant que possible pendant le vol. Mais quelles informations ? ... voyons cela : Les vents, la visibilité (on ne manquera pas d'ouvrir son manuel du pilote pour se rappeler les minimas visuels en VFR si nécessaire), la base des nuages (leur altitude), les phénomènes significatifs et bien sûr l'évolution de tout ce beau monde. Ces informations indispensables sont données à coup de TEMSI, SIGMET, METAR/TAF et

autres SPECI/GAFFO que l'on trouvera grâce à de nombreux outils à notre disposition ...donc pas d'excuse ! (attention néanmoins aux METAR/TAF qui ne sont pas absolument fiables car ils ne relatent pas tous les éléments en direct) Commençons par les sites internet dont en priorité celui de météo-France dédié aux pilotes (pour la France, selon l'Annexe 3 de l'OACI), j'ai nommé « aéroweb » qui fournira très prochainement les informations en version décodée (enfin !) ainsi que le site OLIVIA (site officiel français donnant les informations météorologiques et les informations aéronautiques pour un vol VFR) Nous avons aussi les VOLMET, les FIC ou SIV/APP (les fréquences sont indiquées sur les cartes aéronautiques), par téléphone au 0899.70.12.15 en H24 (comprenez 24h/24...), en écoutant les ATIS/AFIS, et bien évidemment en prenant contacte avec les ATC (APP/TWR), souvent très sympathiques et toujours disposés à vous donner les

informations indispensables pour votre sécurité et dont vous aurez préalablement relevé les fréquences sur les cartes et autres compléments lors de la préparation de votre vol.. Et on les note dans son flightbook (dossier de vol) ! Ne vous privez donc pas de les contacter (avant et pendant le vol), car ils seront en mesure de vous donner les infos météo en temps réelles, constatées ou rapportées par d'autres pilotes. Et ensuite ?... Ben, il va falloir étudier et interpréter convenablement toutes ces informations afin de se faire autant que possible une représentation mentale de ce que va (ou pourrait) nous réserver la météo tout au long de notre route. Normalement vous devriez être en mesure d'interpréter toutes ces infos car ceci a fait partie de votre formation de pilote. Mais en cas de doute, n'hésitez pas à prendre conseils et/ou avis chez d'autres pilotes, instructeurs, chef-pilotes ou toute personne capable d'interpréter ces informations convenablement.

J'ai donc maintenant les informations météo nécessaires, mais que faire en cas de changement imprévu en cour de route ? On pense avant tout sécurité !  
...et « obstination » est le mot à bannir impérativement ! Iriez-vous vous jeter contre un mur ? Bien sûr que non ! Donc on ne prend aucun risque et on ne s'obstine pas à passer et à vouloir aller jusqu'au bout (attention à l'excès de confiance !) On va donc mettre toutes les chances de notre côté en prenant soin de repérer lors de la prépa-vol des terrains de dégagement ou de déroutement tout au long de notre parcours, et ce afin d'éviter tout danger qui se dresserait sur notre chemin (encore une chose que l'on vous a certainement appris lors de votre instruction...) Que la prise de décision sera simple en cas de besoin ! Il est quand même mieux de se dire « je fais ça ! » plutôt que « je fais quoi ? ». Surtout dans les situations d'urgence où le temps se transforme vite en facteur critique et laisse peu de place à la réflexion. Ne dit-on pas aussi qu'un pilote est 5X plus bête en vol qu'il ne l'est au sol ?... D'où des prises de décisions quelques fois inadéquates à la situation et qui peuvent parfois avoir une issue tragique !

Voilà, j'ai bouclé le premier point de ma prépa-vol ! On passe au point suivant...



## Quel espace aérien vais-je rencontrer ?

Commençons comme il se doit par les chiffres :

- ✓ **En 2008, 350 quasi-collisions ont été évitées de justesse grâce à l'action d'un ATC** (contrôleur aérien)

Les vols VFR en sont les principaux acteurs ! Et là encore on se souvient de ce qu'on nous a appris : « Pénétrer dans un espace aérien sans autorisation peut mettre dangereusement la vie du pilote et des autres usagés en jeu ». Et ca peut coûter cher... jusqu'à 45.000€ d'amende et 1 an d'emprisonnement selon l'article L150-4 du code de l'aviation civile, article qui met bien en valeur « le droit à l'erreur et la conscience de l'erreur ». Sans oublier que votre licence risque aussi d'en prendre un coup... Là encore il n'y a pas de recette miracle ! Pour éviter tout problème, les outils à notre disposition sont nombreux : à commencer par cette indispensable carte OACI (qu'on a bien pris soin de vérifier qu'il s'agissait de la dernière édition et qu'elle est donc à jour), des compléments aux cartes (également à jour), le site internet du SIA ou l'on pourra consulter le NOTAMs, AIP, Sup AIP, AIC... Bref, on prend tout ça à bras-le-corps et on planche ! ...Je passe où ? Quelle zone et de quelle classe ? Quels points de report ? Quels repères visuels ? Qui je contacte ? On trace un joli trait sur notre carte qui marque notre route, on calcul le temps des divers points en fonction de sa vitesse en tenant compte du vent (pouvant induire de la dérive ! attention...), etc.... On note tout ça sur notre flightbook. Ah ! Là encore, on repère et on marque les terrains de dégagement, leur position à l'intérieure ou pas d'une zone et leurs fréquences...



Un conseil : en vol, gardez autant que possible un contact radio avec un ATC ! En plus de l'informer continuellement de votre position, si par comble de malchance votre bonne étoile (ou votre GPS !) vous a lâché et que vous vous êtes perdu, pas de panique ! N'hésitez pas à lui demander son aide. Il vous remettra dans le droit chemin. Ne soyez pas timide, il ne va pas vous punir. La majorité des contrôleurs sont d'agréables interlocuteurs et feront tout pour assurer votre sécurité (et si c'est une demoiselle qui vous cause, évitez de lui faire remarquer qu'elle a une voix sexy, même si c'est le cas !)

On peut aussi s'aider d'un GPS, dont certains donnent pas mal d'informations (zones, points de report, fréquences des ATC,...), mais il faut savoir l'utiliser correctement. On peut prendre ses informations en compte mais il ne faut pas y mettre une confiance absolue. Le GPS est une aide à la navigation et non un pilote automatique !

On a bouclé le second point, c'est le moment de passer la troisiè... pardon, au troisième ! On se rend au terrain, on sort notre bel oiseau du hangar, on le regarde et on se pose la question :

**Mon avion est-il en état pour accomplir ce vol ?** (on se posera d'ailleurs la même question à propos de soi-même un peu plus loin)

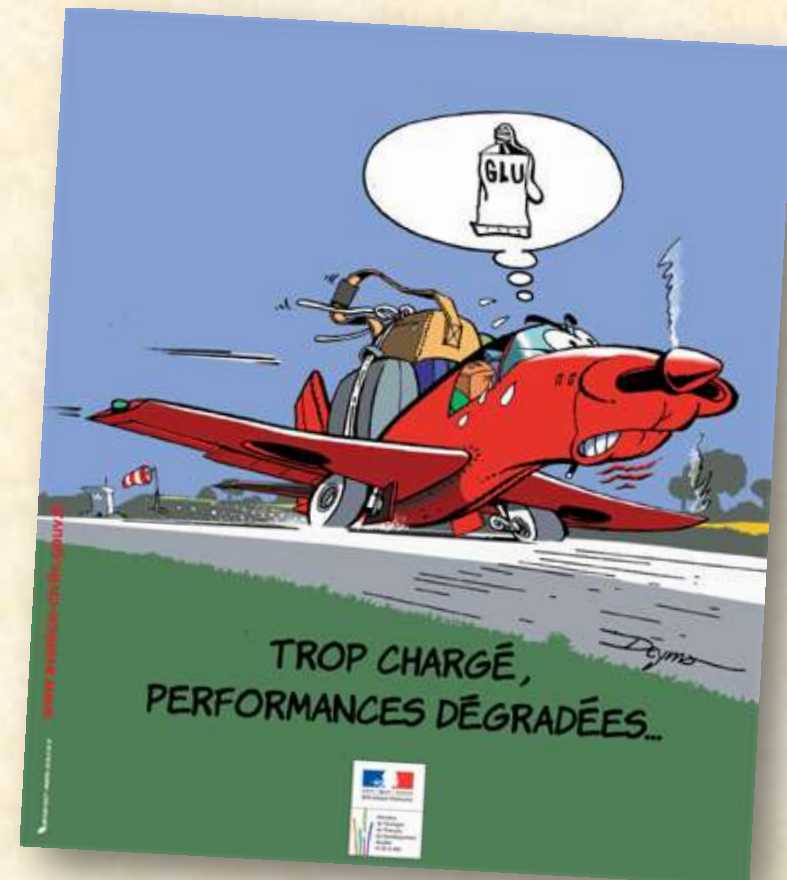
Normalement, vous devriez connaître le domaine de vol de votre machine !

Si c'est une « loc », n'hésitez pas à reprendre le manuel afin de revoir les caractéristiques et performances. On passe ensuite par l'étape indispensable avant chaque vol : la « visite prévol ». Et on la fait seul, concentré, avec l'aide d'une check-list si nécessaire. Même si les « casses » en vol sont très rares, il ne faut pas négliger cette visite car il suffit d'une fois. Une vis, un câble... ca ne pardonne pas ! Et si on a un doute, on reste au sol jusqu'à la résolution du problème. Pas de « ça tiendra le coup pour cette fois » ! Rappel de ce petit proverbe : « vaut mieux être au sol et regretter de ne pas être en l'air que d'être en l'air et regretter de ne pas être au sol ! » (...)

Vient ensuite le moment de faire le plein ...et bientôt de faire monter votre passager dans l'avion. Au fait, il pèse combien votre passager ? Et vous ? Et votre machine ? Et votre poids en carburant ? Etes-vous dans les limites de poids ? Dans les limites de centrage ?... Comment réagira votre machine en cas de situation critique avec tout ce poids ?

Les enquêtes du BEA nous font remarquées que même si les « dépassements » de masse ou de limite de centrage sont rarement la cause directe des accidents, ils en sont un facteur contributif majeur. A méditer...

Bon, on arrive au dernier point, certainement le plus compliqué...



## Suis-je physiquement et mentalement en état pour accomplir ce vol ?

Quel est mon niveau de compétence et ma perception des risques ?

Socrate disait « connais-toi toi-même ! » ...un autre repris « être homme, c'est être responsable ! ».

« Se connaître et être responsable », voilà 2 mots qui donnent tout son sens au terme « bon pilote ».

En vrac, une liste de quelques traits de caractères humains étant de nature à parasiter le processus décisionnel :

- ✓ Anti-autorité : « ne me dites pas ce que je dois faire ! »
- ✓ Le Macho : « je vais leur montrer ! »
- ✓ L'invulnérable : « ca ne peut pas m'arriver ! »

On ne le rappellera jamais assez : en vol, la prise de décision est capitale ! Elle doit être prise en connaissance de la situation et des conséquences qui en découleront. Arrivera-t-on à gérer le stress lié à la pression temps (vite il faut que j'arrive à l'heure !), au regard des autres (il faut que le fasse sinon je vais passer pour un c...), au syndrome du retour (il faut absolument que je rentre), aux événements ?... Une enquête faite aux USA rapporte que la plupart des pilotes ayant eu un accident avaient moins de 100h de vol ou étaient des personnes trop sûres d'elles. Il est donc absolument nécessaire de rester humble, d'éviter les influences extérieures et de maîtriser l'excès de confiance. En cas de doute sur ses propres compétences, il ne faut pas hésiter à faire appel à un instructeur afin de « se faire évaluer ». Reste une question, et non des moindres : peut-on empêcher un pilote de décoller lorsqu'il met sa vie ou celle de ses passagers en jeu ?



## Conclusion :

Vous l'aurez compris, il est très important de mettre toutes les chances de son côté avec une bonne préparation du vol. Celle-ci vous permettra de réagir calmement à toute situation inattendue par une réponse mûrement réfléchie qui limitera le stress, d'où une prise de décision d'autant plus cohérente en cas de nécessité. N'hésitez pas à demander conseils ou à vous faire aider par un instructeur ou d'autres pilotes pour préparer correctement votre vol.

Il a aussi été évoqué le rôle prédominant de l'instructeur dans l'enseignement et l'application de la sécurité. Il en est le maillon fort, que ce soit pendant le brevet et au-delà. Il doit faire comprendre à son élève l'importance de la préparation du vol et de ses différentes phases (météo, espace aérien, condition physique et mentale, compétences...) Et pourquoi ne pas « tester » son élève lors d'un vol avec des situations critiques simulées (mauvaise météo, déroutement...) afin d'évaluer et de corriger si nécessaire ces prises de décision ?

Autre question soulevée : doit-on accorder aux instructeurs ou aux chefs-pilote un droit de sanction ?  
(interdiction temporaire de vol, suspension de licence,...)

Derniers conseils :

- ✓ Si vous sortez en groupe, encadrez les moins expérimentés !
- ✓ Respecter les altitudes minimales, mêmes hors zone (vols à basses altitudes – 500ft mini !)
- ✓ Et je finirais enfin par « **Aucun vol n'est obligatoire !** »



Bons vols et bonnes navs !

Raphaël Ludwig