



## La première fois

*C'est l'hiver quand au retour d'un vol local, je décide d'effectuer une série de tours de piste. Il est environ 17 h, le soleil se couche, l'air est très calme et le vol particulièrement agréable. J'aligne mon DR400 en finale et quelques instants plus tard, au moment de l'arrondi, je m'aperçois que je ne vois plus grand-chose, bizarre. Je touche dans une espèce de purée de pois et j'en ressort immédiatement quand les roues quittent le sol pour un nouveau circuit. Je regarde intrigué la piste juste en dessous de moi : rien, pas de fumée, pas de brouillard, la visibilité est excellente. Je me repose et je rencontre le même phénomène, mais cette fois-ci suffisamment marqué pour me décider à interrompre mon vol. Je venais de découvrir pour la première fois le brouillard mince ou « brouillard à lapin ».*

*Les ascendances se font de plus en plus rares et je commence à perdre inexorablement de l'altitude dans mon planeur. Je passe 700 m en descente, cap sur la lisière d'une forêt en espérant trouver une pompe. Les champs aux alentours ne semblent pas spécialement grands. Je suis à environ 500 m sol, et il va falloir sans doute que je me pose dans un champ pour la première fois. J'ai les mains qui commencent à devenir moites. Le champ là est pas mal. Ah non ! Il y a des arbres en approche. Et l'autre plus loin ? Il est en dévers. Bon, il faut vraiment que j'en trouve un, je ne suis plus qu'à environ 300 m, la tension monte. Le champ sous l'aile à gauche : l'approche est dégagée, le vent, la longueur, pas de dévers. C'est de la pâture que je devrai normalement éviter, un train d'atterrissage de planeur pouvant ne pas résister à des surfaces qui ne sont pas régulièrement labourées, mais je n'ai plus le choix ce sera celui-là. Je passe dans ma branche vent arrière et j'ai l'impression d'être beaucoup plus bas que 200 m sol comme me l'indique mon altimètre, je ne vois plus le champ, zut. Je raccourcis mon circuit, le voilà, je suis trop haut ! Je sors tous les aérofreins et je touche au milieu du champ, ça secoue un peu mais finalement je m'arrête sans dommages. Et là, stupéfaction ! Je vois arriver un troupeau de vaches qui était caché sous les arbres en bordure du champ. Drôle de baptême.*

*Mon instructeur m'avait bien prévenu que le terme « immédiat » utilisé par un contrôleur aérien signifiait sans attendre et qu'il avait un caractère impératif. Je suis au point d'arrêt pour mon deuxième vol solo, mon instructeur vient de quitter l'avion et je n'en mène pas large alors que le contrôleur me fait patienter un bon moment. Je commence à cogiter tout*



*seul dans mon avion sur toutes les péripéties qui pourraient m'arriver quand soudain j'entends le contrôle : « FYZ, un avion à 2 nautiques en finale, êtes vous prêt pour un décollage immédiat ». Immédiat ! « YZ, affirm ». « YZ autorisé alignement décollage immédiat... ». La suite ? J'ai décollé « immédiatement »... mais sans l'alignement ! La longueur du taxiway restant devant moi, additionnée à la largeur de la piste (prise donc perpendiculairement), s'est avérée suffisamment longue pour décoller ce jour-là.*

Les deux premiers récits n'ont rien d'extraordinaire, le décollage depuis le taxiway est plus surprenant, mais il existe bien d'autres histoires aussi surprenantes. Le point commun de ces retours d'expérience, c'est la notion de « première fois », la plupart se terminent bien mais pas toutes. Vous aussi vous avez en tête des « premières fois » dont certaines vous font sourire et d'autres moins. C'est le lot commun de la plupart des pilotes.

Cette notion de première fois correspond à une confrontation entre vous et une situation nouvelle. Serez-vous capable de la maîtriser ? Regardons d'un peu plus près quelles sont les caractéristiques de ces premières fois pour nous y préparer et faire en sorte qu'elles se terminent toujours bien.

### **De nombreuses premières fois et des limites à ne pas franchir**

Excepté la formation des pilotes de transport ab initio, tous les pilotes qui débutent vont être confrontés à deux caractéristiques majeures de leur activité qui en se combinant vont générer un nombre incalculable de premières fois. La première caractéristique, c'est que vous volez seul très rapidement et la deuxième, c'est que vous volez dans un « milieu ouvert », c'est à dire fluctuant, sans beaucoup d'autres limites que les vôtres. Le règlement vous autorise à voler avec 1500 m de visibilité ou à utiliser votre machine avec un vent de 25 kt plein travers, mais en êtes-vous capable ? La marge entre une situation nouvelle (une première fois) et une situation indésirable peut alors s'avérer alors très étroite.

### **La première fois doit entraîner la prudence**

Nous savons qu'en tant que pilote, nous devons éviter de commettre des erreurs qui peuvent entraîner des situations indésirables. Une étude effectuée dans le domaine nucléaire nous précise que le risque d'erreur est multiplié par dix-sept quand l'individu est confronté à une tâche qui ne lui est pas familière. Ce facteur dix-sept n'est pas applicable à l'aéronautique qui possède ses propres spécificités quant à la survenue des erreurs, mais son importance doit malgré tout nous interpeller si l'on considère qu'un individu face à une nouvelle tâche, une nouvelle situation, peut ne pas posséder les capacités nécessaires pour l'accomplir, ou s'il les possède mal les utiliser. Donc face à une situation nouvelle c'est la prudence s'impose.

### **Des premières fois programmées**

Votre première navigation, votre première vache... Vous pouvez être surpris le jour où cet événement particulier survient à l'initiative de votre instructeur ou suivant les caprices de la météo, mais par contre vous saviez qu'il était programmé pour arriver un jour ou l'autre. Ce qui suppose que vous devez être techniquement apte à gérer cette première fois et vous y préparer mentalement ; le cas du 1<sup>er</sup> vol solo est un bon exemple.



En tant que pilote vous êtes confronté également à des premières fois qui peuvent s'avérer parfois plus délicates et qui concernent l'extension avec votre expérience de votre domaine de compétence qui vous permet de repousser certaines limites. Quand par le passé vous vous limitiez à dix ou quinze nœuds de vent de travers, aujourd'hui vous êtes capable de voler avec vingt ou vingt-cinq nœuds. Vent, visibilité, environnements particuliers... l'amélioration de vos capacités avec votre expérience s'est forgée avec de nombreuses premières fois. Mais dans tous les cas vous avez veillé à ne pas brûler les étapes, à ce que la marche ne soit pas trop haute.

### Des premières fois inattendues mais pas si improbables.

Une alarme bas niveau carburant s'allume lors de votre navigation, vous vous retrouvez au dessus de la couche sans savoir par où vous pourriez redescendre, un orage passe sur le terrain alors que vous effectuez un vol local avec votre planeur... Sans parler d'imprudence, ces situations indésirables sont pour la plupart évitables si vous cherchez à anticiper d'éventuelles menaces. Si vous devez effectuer votre croisière plus haut que vous ne l'auriez souhaité pour passer au dessus des cumulus le vent de face se renforcera, la masse d'air déjà humide au passage de cette zone côtière pourrait se saturer et se transformer en brouillard, les nuages grossissent à vue d'œil et le temps s'assombrit vers le terrain... Le carburant supplémentaire, la préparation du plan B au cas où... une vigilance particulière sur l'évolution de la météo... sont autant d'éléments de réponse à ces situations inattendues afin d'éviter qu'elles ne se terminent en situations indésirables.

### Des premières fois inattendues et improbables.

La panne de l'indicateur de vitesse, la verrière qui s'ouvre en vol, les aérofreins qui restent bloqués ouverts, la fuite d'essence, la rupture d'un élément vital... Il existe des premières fois qu'on aimerait bien éviter mais qui s'imposent parfois à nous de manière brutale. Certaines d'entre elles, improbables pour vous mais pas pour le certificateur, sont « couvertes » par une procédure comme l'évacuation du planeur ou la gestion de la panne moteur après décollage... d'autres non. Pour ces dernières, votre principale priorité c'est de voler, faire voler votre machine, vous battre comme Xavier qui n'a plus d'ailerons. Une fois le contrôle de votre machine acquis, vous pouvez alors vous occuper du contrôle de votre trajectoire. Attention, dans ces situations indésirables, vous serez soumis à un stress sans doute important qui risque de dégrader vos capacités, à commencer par celles liées à votre pilotage. N'inversez pas les priorités, pilotez votre machine et seulement ensuite vous piloterez votre trajectoire pour rejoindre le terrain.



### Éviter d'ajouter des premières fois

Pour rester toujours dans votre domaine de maîtrise, si certaines premières fois sont inévitables, vous devez par contre éviter d'ajouter celles que vous pouvez identifier comme par exemple : une grande navigation et un temps médiocre, la découverte d'un gros terrain à l'heure de pointe, votre premier passager dans des conditions de vol marginales, votre première vache avec un planeur pointu, la découverte d'une nouvelle machine lors d'une navigation, etc.





## Votre challenge

Vous allez rencontrer beaucoup de premières fois, et pour certaines d'entre elles c'est vous qui allez décider de vous y confronter parce que vos capacités vous y autorisent, alors que d'autres risquent de s'imposer à vous sans crier gare et elles s'avèreront parfois menaçantes pour votre sécurité. Vous devez chercher à anticiper la survenue de ces dernières afin de prendre les décisions qui s'imposent pour éviter de sortir de votre domaine de maîtrise qui vous est propre. Que vous ayez 40 ou 400 (ou 40 000) heures de vol les premières fois sont toujours délicates.



## Ce que vous devez retenir

- ✓ La notion de première fois est un concept destiné à vous faire réfléchir pour éviter que vous ne vous retrouviez dans une situation indésirable.
- ✓ Vous serez confrontés à de nombreuses premières fois, cherchez à les identifier pour les anticiper en vous y préparant, quitte à les éviter.
- ✓ Beaucoup de premières fois parfaitement identifiables vont jaloner votre parcours de pilote, vous devez vous y préparer.
- ✓ Evitez d'ajouter les premières fois quand cela est possible.
- ✓ Beaucoup d'accidents surviennent lors d'une première fois parce que la marche était trop haute, ne brûlez pas les étapes.

\*\*\*\*\*

