

La pression

La pression est une des causes d'accidents les plus importantes qui existent en aviation légère et plus particulièrement la pression extérieure.

Votre principal challenge est de rester à l'intérieur de vos limites de compétence, or la pression est un facteur qui va vous pousser à en sortir.

Dans les processus de sécurité destinés à identifier les risques avant un vol, la pression est pointée comme un facteur critique.

La gestion de la pression est un point crucial pour votre sécurité dans la mesure où celle-ci peut vous faire ignorer de nombreux risques. Ceci est d'autant plus vrai si vous êtes peu expérimenté, c'est-à-dire avec une conscience des risques encore en construction.

« Je devais convoier un planeur de voltige pour le meeting aérien de Méribel, planeur que nous allions récupérer dans un club voisin au sud des Alpes. En arrivant j'apprends que le planeur n'a plus de frein. Plus de frein en planeur à Méribel, cela signifie : si je me pose un peu trop court, avec ce genre de planeur et la pente de la piste qui est goudronnée, je risque de redescendre en arrière une fois posé ; si je suis trop long c'est le talus en bout de piste. Et je ne me suis jamais posé à Méribel en planeur. Je réfléchis très fort... ! Et je décide de partir en me disant qu'il faudra que le planeur s'arrête au bon endroit : ni trop court, ni trop long ! J'étais plutôt tendu pendant le convoyage derrière le remorqueur. Arrivé à Méribel, le trafic était logiquement assez important et mon premier souci était de n'avoir personne dans le circuit de piste, pour éviter une remise de gaz ! Il fallait vraiment que j'assure la piste. Un bon copain au sol habitué des meetings comprend ma situation et fait le nécessaire pour me dégager l'approche. C'est le matin, il n'y aura pas d'ascendances pour remonter si je ne me pose pas. J'en profite pour lui faire part de mon problème de freins, à savoir qu'il serait judicieux de placer des personnes de chaque côté de la piste, là où il y a un peu de

pente, si jamais le planeur décide de s'arrêter là avant de reculer. Je fais un passage à contre QFU, et me voilà en finale. Je me pose et pour me freiner, sans le frein de roue, je mets un coup une aile par terre d'un côté, un coup l'autre, avant de m'arrêter sur le sommet de la bosse... avant le talus. Je n'ai pas eu besoin de mes brins d'arrêt humains. Une histoire de meeting, parmi d'autres ; moyen, moyen (le frein sera réparé avant la présentation en vol). »

« Un pilote retiré de l'aviation professionnelle mais toujours passionné par l'aviation va faire un tour à l'aéro-club proche de chez lui, et tout naturellement, après quelques discussions, il sympathise avec les personnes présentes. Un pilote l'invite à l'accompagner pour un vol local, et c'est parti. Le vol est très sympa, il fait beau, l'ambiance est conviviale, et le pilote privé laisse son nouvel ami faire l'approche et l'atterrissage. Mais d'après lui, c'est une approche de Boeing et il est possible de faire quelque chose de beaucoup plus « opérationnel » : « Bouge pas, je vais te montrer ». Et c'est parti pour la démonstration d'un tour de piste « opérationnel »... qui se termine par un tassement de vertèbres pour le copain et un tassement du train d'atterrissage pour la machine ! »

Voici deux exemples significatifs sur la façon dont la pression extérieure influence sur le comportement des pilotes. Dans le premier cas, le pilote a volontairement pris des risques pour emmener son planeur à destination. N'étant pas le pilote de présentation, ce n'était pas la pression d'une présentation en meeting à laquelle il était confronté, mais plutôt l'envie de bien faire, d'arranger, sans considérer autre chose que l'objectif et en négligeant par conséquent la « menace » de l'absence de frein pesant sur ce vol. Il pouvait refuser (pas facile) de voler dans ces conditions, personne n'aurait pu le lui reprocher.

Dans le deuxième cas, le pilote voulait faire étalage de compétences qu'il n'avait pas.

Les pressions les plus fréquentes

La pression extérieure va influencer vos décisions, modifier votre comportement aux dépens de la sécurité. Voici quelques exemples classiques qui pourraient vous pousser à dépasser

certaines de vos limites :

- vous avez un rendez-vous programmé avec des amis, ou un vol particulier prévu depuis un bon moment ;
- vous ne voulez pas décevoir vos passagers ;
- vous voulez impressionner vos passagers ou le public au sol ;
- vous voulez poursuivre vers votre destination malgré les conditions qui se dégradent : « Ce serait trop bête, je suis si près » ;
- vous vivez la situation comme un challenge personnel : « Je peux le faire » ;
- vous désirez vous montrer à la hauteur vis-à-vis de votre entourage ;
- vous êtes en compétition.

Toutes les activités et tous les pilotes

Toutes les activités sont concernées par la pression extérieure. C'est le cas également des professionnels ; les évacuations sanitaires sont un des exemples les plus flagrants. Les meetings aériens ne sont pas en reste avec les démonstrations et tous les convoys qui y sont associés. Si nous devons mesurer l'accidentologie liée à tout ce qui tourne autour des meetings aériens, les chiffres montreraient sans doute une activité particulièrement accidentogène avec un facteur contributif majeur : la pression extérieure.

Ce que vous devez retenir

- ✓ La priorité à toujours garder à l'esprit est votre sécurité et celle de vos passagers.
- ✓ La pression, et plus particulièrement la pression extérieure, est un facteur contributif majeur d'accident. Il est très facile (et insidieux) de trouver de « bonnes raisons » pour partir, en minimisant ainsi les risques.
- ✓ Le meilleur moyen de gérer la pression extérieure est d'anticiper, de prendre du temps : du temps pour analyser les risques, du temps pour mettre en place des mesures de protection (prendre davantage de pétrole en cas d'aléas prévisibles), du temps pour bien préparer son vol, du temps pour envisager d'autres solutions possibles (retarder ou annuler le vol), du temps pour prévenir les passagers. Avec une ou deux explications, ils ne vous en voudront pas, loin de

là, ils verront au contraire en vous une personne sérieuse et responsable.

✓ Ne cherchez pas à « rentrer » à tout prix. Les accidents liés à la pression extérieure sont beaucoup plus nombreux à l'approche des terrains, qu'à leur départ.

✓ Les pressions peuvent être de natures différentes, chacune d'entre elles doit pouvoir trouver sa propre réponse. Il existe toutefois un élément de réponse qui marche dans tous les cas, c'est de savoir qu'un jour ou l'autre vous serez confronté à une pression extérieure, que vous la ressentirez, et que vous devrez y résister. Vous devez vous y préparer.

✓ Attention, dans le tableau ci-dessous les pressions peuvent s'additionner entre elles :

Pression	Exemple	Remède
Temporelle	« Tant pis, il faut que j'y aille maintenant »	Anticipation et préparation rigoureuse du vol. C'est la clé d'une analyse et d'une prise de décision rationnelles. L'urgence est mauvaise conseillère.
Sociale	« Je ne vais quand même pas me dégonfler ? »	Application rigoureuse de la réglementation, humilité. Savoir dire non.
Opérationnelle	« Mes passagers comptent sur moi »	Analyse rationnelle de risques en fonction de l'objectif et des moyens d'y parvenir. L'aviation légère n'a aucune obligation de résultats.
Personnelle	« Je peux le faire »	Humilité. Se prouver que l'on peut y arriver à tout prix montre un orgueil qui peut s'avérer dangereux.

