



Photo: Jürg Wyss

Se donner le temps qu'il faut

Pression temporelle: voler selon un planning serré constitue un mauvais départ pour un vol sûr.

■ Divers facteurs ou phases de vol sont considérés comme particulièrement porteurs de risques d'accident. Le décollage est-il plus dangereux que l'atterrissage? La météo est-elle fautive? Ou serait-ce la technique? Dans presque tous les rapports d'accident publiés, la responsabilité en incombe cependant au pilote.

D'innombrables rapports d'enquête sur des accidents aériens ont déjà été publiés. Et dans le domaine de l'aviation légère, certaines phases de vol y sont davantage présentes que d'autres. Est-ce donc la phase de vol qui serait coupable de l'accident? On entend constamment parler d'accidents dits «dus à la météo». Mais

les pilotes concernés auraient-ils alors ignoré qu'une détérioration du temps s'annonçait?

À la mi-août 1998, un pilote vole vers la France en provenance d'Allemagne. Du fait d'une limite supérieure des nuages ascendante, le pilote n'est plus en mesure de poursuivre sa route à l'altitude de croisière prévue. Sa

décision de grimper est compréhensible jusqu'à un certain point. Mais pourquoi ce pilote est-il donc monté jusqu'au niveau de vol 181, pour ensuite «tomber du ciel» après perte de conscience?

La question reste sans réponse. Une échéance urgente l'attendait-elle à sa destination? Le rapport d'enquête fi-

nal ne répond pas non plus à cette question, mais conclut par cette remarque: «L'accident est imputable à une perte de contrôle de l'avion, suite à un manque d'oxygène.»

Ne jamais se mettre soi-même sous pression

Un nombre écrasant d'accidents sont causés par les pilotes eux-mêmes. Les situations ci-après, tirées de la vie quotidienne, semblent connues: on est déjà un peu en retard, on presse le pas dans l'escalier, on trébuche et on se foule la cheville. Ou encore: sur le chemin du travail, ayant pris du retard en voiture, on accélère légèrement pour gagner du temps, et l'on se trouve piégé par le radar.

Innombrables seraient les exemples à mentionner ici. Presque chaque fois qu'un incident se produit, sa cause doit être recherchée dans notre comportement. Apparemment, nous êtres humains ne sommes pas conçus pour fonctionner rationnellement et calmement sous pression temporelle.

Et presque toujours, au-delà de la cause directe d'un accident, une seule raison véritable peut être mise en évidence: les pilotes se font eux-mêmes «monter la pression». Devoir encore vite terminer quelque chose avant le vol, vouloir rendre un service aux passagers, ou encore suivre dans le mauvais temps tel autre pilote, présumé «meilleur».

Savoir dire non peut vous prolonger la vie

Chaque année, des excursions aériennes sont organisées par des clubs d'aviation. La date est fixée, la destination définie, et les chambres d'hôtel déjà réservées également. Qu'arrive-t-il alors, si certains pilotes veulent partir, tandis que d'autres trouvent le temps trop menaçant? La réponse est en fait connue: savoir dire «non» au bon moment est un pré-requis fondamental pour une carrière de pilote sûre. Dire non peut vous prolonger la vie!

Éviter la contrainte d'échéances

Lors de sorties en avion, de nombreux accidents sont enregistrés dans le dernier segment du vol. Après un circuit de plusieurs jours dans des pays étrangers voisins, plus d'un pilote se sent déjà soumis à la pression du temps. Une échéance importante exige sa présence au travail le lendemain matin. Avec une telle contrainte, une détérioration de la situation météorologique peut déjà entraîner des décisions erronées. La propension à prendre des risques augmente, face à l'idée de laisser l'avion immobilisé et de prendre le chemin du retour par voie terrestre.

Ce n'est qu'en se réservant suffisamment de temps et prévoyant encore un à deux jours de réserve après le vol, qu'on peut s'engager dans un vol prolongé avec la sérénité nécessaire et sans pression. ■

Photo: Jürg Wyss



Dans l'aviation professionnelle également, une planification de vol sérieuse réduit la charge des pilotes.

SAFETY TIP

Stress? Keep cool!

On assimile souvent le stress à un gros volume de travail. Mais beaucoup ou trop de travail ne devient stressant que si cette situation conduit à une charge. Tout pilote se souviendra de ces phases au cours de sa formation, pendant lesquelles il parvenait à ses limites en matière de performances, et peut-être même au-delà. De telles circonstances aboutissent au stress dans le cockpit. On perd alors la vue d'ensemble, et les priorités ne sont plus fixées avec pertinence.

Cette forme de stress peut être minimisée par un entraînement suffisant. Quiconque se sent sûr de soi ne présentera pas les symptômes du stress aussi rapidement. Dans le cockpit, routine et expérience sont des facteurs inhibiteurs de stress.

Mais que peut-on faire contre le «stress de tous les jours»?

- Le stress de tous les jours n'a pas sa place dans le cockpit. Aller directement du bureau à l'aérodrome, en ayant encore à l'esprit le dernier entretien téléphonique contrariant, n'est aucunement un bon point de départ pour le vol à venir.
- Une arrivée de bonne heure sur l'aérodrome fait aussi partie de la planification d'un vol. Fixez-vous comme objectif d'être à l'aérodrome au moins une heure avant le décollage prévu, et vous disposerez soudain de tout le temps voulu.

Fliegen lernen?
Wir sind für Sie da.
<http://www.swisspsa.ch>



Alp-Air Bern • 031 960 22 22
Aero Locarno • 091 745 20 27
Fliegerschule Birrfeld • 056 464 40 40
Motorfluggruppe Zürich • 043 816 74 63
Flugsportgruppe Zürcher-Oberland • 01 954 12 52
Ausserschwyzerische Fluggemeinschaft • 055 440 42 18



Photo: Willi Dysli

Et soudain le brouillard arrive: une bonne planification de vol prend également cette option en considération.

Tout est dans la planification

■ *Tout pilote a appris à planifier ses vols. La planification, c'est déjà la moitié de la survie. Et celle-ci ne comprend pas seulement les plans de vol de navigation, mais aussi les connaissances de la météo, des notams, des cartes, de la consommation de carburant, des distances de décollage, de la «climb performance», etc.*

Chaque pilote sait comment on remplit des plans de vol de navigation. Il connaît aussi leur application en vol. Néanmoins, par manque d'entraînement, un élément essentiel

fait souvent défaut pour, dans une situation critique, pouvoir encore tirer quelque chose des données planifiées: seuls ceux qui, sur des vols «faciles» et brefs et par beau temps, contrôlent fermement le déroulement du vol au moyen de la planification, ont simplement une chance de gérer en toute sûreté les documents de planification.

Mais la planification implique également d'avoir la maîtrise de son propre temps. Celui qui se fixe pour objectif de toujours disposer de réserves de temps suffisantes avant et après le vol, planifie raisonnablement.

«Quid», alors, si la destination devient inaccessible pour raisons météorologiques? Rester chez soi, ou inclure des aérodromes d'arrivée alternatifs dans la planification, consti-

tuent des possibilités de diminuer la pression qu'on s'impose à soi-même. Avec l'expérience, on abordera plus calmement une telle situation, et on sera mieux à même de convaincre ses passagers, si importants soient-ils, qu'il est plus raisonnable d'attendre que le temps s'améliore. Les pilotes inexpérimentés ont tendance à se laisser entraîner par des personnes impatientes à des décisions qu'ils ne prendraient pas tous seuls.

Une préparation minutieuse, avec AIC, notams, metreports et, bien évidemment, un plan de vol de navigation précis, est d'une aide précieuse pour décider s'il convient d'effectuer un vol ou d'y renoncer.

Les pilotes expérimentés ne craignent pas de discuter, avec un collègue ou un instructeur de vol, de



**Ihr Partner
für Luftfahrt-
Versicherungen**

- ◆ Steuern
- ◆ Vorsorge
- ◆ Finanzplanung
- ◆ Versicherungsanalyse
- ◆ Luftfahrt Versicherungen

AFS
all-financial-solutions gmbh
Badstrasse 18 B
5408 Ennetbaden
Tel: 056 210 94 74
Fax: 056 210 94 75
afs@afs-gmbh.ch

SAFETY TIP

Une fois de plus: un bon pilote...

- se préoccupe mentalement de l'aérodrome de départ et d'arrivée, de la route et du terrain, des structures de l'espace aérien, de la météo et des caractéristiques de performance de son avion
- planifie son vol avec «alternates»
- peut dire «non» au moment décisif
- appréhende en permanence la tendance du vol, en tire les conclusions correctes, prend ses décisions de bonne heure (même impopulaires), et les communique
- en tant que commandant de bord, ne se laisse pas mettre sous pression, et assume souverainement sa responsabilité

leur évaluation de la situation du moment. Un entretien fait souvent apparaître des solutions à tel ou tel problème, dégage des alternatives et met en évidence des moyens auxquels on n'aurait jamais pensé tout seul.

Finalement, en vol aussi, une option alternative doit toujours exister. Voler en direction d'une destination sans une planification raisonnable «d'alternates» est déraisonnable.

Savoir à tout instant où l'on se trouve constitue le pré-requis de base pour une navigation sûre. Malheureusement, dans les messages de position lancés par les pilotes, on entend toujours plus souvent, par exemple, qu'ils passent à 15 miles au sud-ouest de XY. Merci au GPS. Mais savent-ils également comment

s'appelle la localité qu'ils survolent à ce moment? S'il dispose d'un nom de lieu, un contrôleur peut réagir beaucoup plus rapidement à un problème, et fournir une assistance d'arrière-plan.

Un pilote tirant parti de toutes les ressources disponibles peut planifier avec beaucoup plus de souplesse, et

selon les circonstances, effectuer un vol en toute sécurité malgré des conditions adverses.

Dans tous les cas, il est toujours préférable de faire demi-tour que d'aliéner les rubriques nécrologiques le lendemain. ■



Photos: Jürg Wyss

Structures de l'espace aérien, notam et prévision météo: une préparation globale apporte la sécurité au pilote, même dans les situations imprévues.

SAFER FLYING est une prestation de la FSVM envers ses membres, pour promouvoir la sécurité dans l'aviation. Avez-vous manqué les neuf premières éditions de *SAFER FLYING*? Ou voulez-vous, en tant qu'école d'aviation ou aérodrome soucieux de sécurité, remettre le *SAFER FLYING* à vos élèves et pilotes, contribuant ainsi à la sécurité aérienne? Alors, commandez-en donc d'autres exemplaires (1 franc pour les membres, 2 francs pour les non-membres) auprès du Secrétariat central de l'Aéro-Club de Suisse, téléphone 041 375 01 01. *SAFER FLYING* est également disponible comme fichier pdf sur le site web de la FSVM: www.mfvs.ch

IMPRESSUM

Editeur

Fédération suisse de vol à moteur (FSVM)
Secrétariat de l'AéCS
Lidostrasse 5
6006 Lucerne
Tél. 041 375 01 01
Fax 041 375 01 02
www.mfvs.ch
vorstand@mfvs.ch

Président

Peter Wey

Tirage

8000 exemplaires

Concept, mise en page

Swiss Aviation Media
Jürg Wyss
Zurzacherstrasse 64
5200 Brugg
Tél. 056 442 92 44
verlag@swissaviation.ch

Auteur de la présente édition

Andreas Fischer

Impression

Effingerhof AG
Storchengasse 15
5201 Brugg
Tél. 056 460 77 77
www.effingerhof.ch
info@effingerhof.ch

Parution

3 fois par an
Envoi à tous les membres de la FSVM

Prochaine édition

Début 2005

SWISSAVIATION
media

Publikationen und
Medienarbeit im
Fachbereich Aviatik

→ **Konzepte/Gestaltung/Produktion**

Wir machen Worte zu Inhalt

Swiss Aviation Media / Jürg Wyss
Zurzacherstr. 64 / 5200 Brugg
Telefon 056 442 92 44 / Fax 056 442 92 43
verlag@swissaviation.ch