

Editorial

1984 se termine : année active pour l'Armée de l'air où chacun s'est employé à donner le meilleur de lui-même. Cette étape nous invite tout naturellement à prendre un instant de répit. Profitions-en pour considérer ce paramètre déterminant qu'est le temps dans l'activité professionnelle.

La rapidité d'exécution et les délais de réaction sont des notions familières. Les méthodes pour améliorer ces facteurs n'interviendront pas dans ce propos. Envisageons aujourd'hui le temps selon trois aspects bien particuliers : le long terme, le quotidien et l'instant donné.

Être de son temps

L'ère de l'aviation vient juste de naître. Il faut s'imaginer, de ce fait, de quelle vertigineuse évolution est témoin un spécialiste de l'aéronautique dans une carrière de vingt-cinq ans. S'il a fallu de multiples générations de primitifs pour passer de la pierre taillée à l'âge des métaux, si l'outil à l'époque était créé, par celui qui en avait besoin, pour un usage simple et déterminé, l'avion et ses systèmes se métamorphosent maintenant à une vitesse telle que l'individu a du mal à s'adapter pour les mettre en œuvre de façon optimale. La sécurité des vols a évolué tout aussi vite. Et si la fiabilité de la machine est devenue l'égale de sa sophistication, les utilisateurs, par contre doivent se maintenir à jour dans la connaissance de leur matériel et de leur procédure d'emploi. Sans le « savoir actualisé » l'incompétence est fatale. La sécurité des vols exige que chacun « soit dans la course » à tout moment.

Être maître de son temps au quotidien

Chaque acte journalier est une composante plus ou moins directe de la sécurité des vols. Le temps nécessaire pour préparer la mission, la « penser » et « s'en imprégner » est vital. Le sport, le repas, la détente, le sommeil sont tout aussi indispensables. La prise en charge des responsabilités et les tâches annexes doivent être assumées. L'idéal est de faire chaque chose en son temps. Une bonne régulation du travail à l'échelle individuelle n'est hélas pas toujours réalisée de façon continue. Les circonstances font parfois que tout se bouscule et le Commandant d'escadrille n'est pas l'unique

« Chef d'orchestre ». C'est donc à chacun de trouver le meilleur compromis dans l'organisation de ses activités, en évitant la précipitation et les affaires bâclées.

Être opérationnel : c'est être apte à remplir la mission, c'est le faire dans l'esprit de la sécurité des vols. Mais à l'impossible nul n'est tenu. L'important est alors de parer au plus pressé et la sécurité des vols doit prendre la première place au rang des priorités. Il n'y a pas de solution miracle mais quand tout va trop vite, il faut savoir préserver au moins l'ensemble que représente la mission et ses exigences.

Le temps de la préparation n'est pas une « peau de chagrin ». Le coup de téléphone en intermède au milieu du briefing ou l'obligation urgente à régler avant le départ en vol détruisent la continuité du travail et favorisent les omissions et la déconcentration.

Si de surcroît, en allant à l'avion, le pilote ne cesse de ressasser des problèmes externes à l'action, il risque d'abord de buter dans une cale mais surtout il sera vulnérable en vol. Et même si, en l'air, il a retrouvé toute sa disponibilité mentale, la faiblesse subsistera, faute d'une bonne mise en condition préalable.

Être prêt à l'instant donné

Toutes ces recommandations peuvent paraître excessives. Chacun connaît bien ses procédures et pense savoir faire face à n'importe quel incident. Le dernier raffinement de l'ennemi « temps » sera, un jour ou l'autre, de juxtaposer deux petits événements fortuits propres à faire perdre contenance à quiconque car intervenant avec une pseudo-simultanéité. « Qu'arrive-t-il à l'automobiliste qui aperçoit une jolie fille sur le trottoir si la voiture qui le précède freine au même moment ? »

Il faut être prêt à ce genre d'éventualités.

Que peut-il rester comme loisir face à cet adversaire omniprésent ? Espérons-le ; au moins le temps de prendre du recul pour la prévention, la réflexion et la connaissance de l'expérience d'autrui.

C'est ce que vous faites en lisant le BSV.

CDT Henri GUYOT



C'est un vendredi, le Commandant... parti la veille pour une réunion à l'autre bout de l'hexagone, arrive en coup de vent en salle d'opérations. Juste le temps de dire bonjour à l'OPO qu'il ne connaît pas et celui de prendre connaissance de quelques couleurs de zones. Elles ne sont pas fameuses en l'occurrence. Le jeune PO qui l'accompagne pose un plan de vol COM V car le délai du décollage pour un "B" n'est pas compatible avec la fermeture prévue de son terrain : travaux sur piste hors heures ouvrables.

"Il faut espérer que la mise en route ne se terminera pas par un faux départ comme cela se produit spécialement les vendredis. Surtout qu'aujourd'hui la "soirée" escadron, prévue depuis une longue date, ne souffrirait pas une annulation de dernière minute. Ce serait un comble si le chef n'y était pas présent."

Une mission sans histoire

La piste... les formes, les bons modèles 19... OK. Les bagages... pas facile à caser!... Tour avion, mise en route, vérification, contact Airport... roulage... Tout baigne. Décollage, mise de cap direct autorisé... Un régime *solide* pour assurer le coup... Et c'est le soulagement. Voilà enfin un retour de fin de semaine sans histoire.

"Quand les réunions traînent en longueur, il faut bien rattraper le temps perdu. A ce train-là d'ailleurs, on ne fera même pas la fermeture de la piste."

La fréquence auto-info grésille encore de temps à autre mais l'on sent bien arriver la trêve du week-end. La MTO se dégrade un peu, et c'est bien sûr là où le relief monte. Tout s'est assombri, quelques barbules accrochent les sommets alentours mais, rien de grave, car devant, la *visi* est toujours correct. On reprend une vitesse non majorée...

"Le jeune se débrouille pas mal... Il va falloir que je fasse mon petit discours ce soir et j'ai intérêt à le préparer car en présence des "bobonnes" c'est un peu plus difficile... Il faudra également que je jette un coup d'œil sur le courrier avant d'aller me changer."

Le jeu des coïncidences

Pendant ce temps, l'OPO du terrain d'arrivée, justement commandant d'escadrille dans l'escadron en préparatif des festivités, suit évidemment le retour de son "Chef"... Il connaît maintenant son heure de décollage : 15.37.Z, puisqu'il l'a demandé au COZ, et il pourrait prévoir l'atterrissage à cinq minutes près. Tout va bien, la MTO est moyenne, un bon vert avec du plafond et une visibilité satisfaisante. Les avions rentrent l'un après l'autre. Pour la "soirée" et parce que le terrain passe technique à 17.30, exceptionnellement il sera remplacé. Sur le tableau des MOUVEMENTS EXTÉRIEURS il ne reste plus que CALYPSO 36 à faire partir avant la fermeture.

Justement, venant de la MTO le pilote arrive en salle d'opérations avec un doute sur le fonctionnement de sa pressurisation. Pessimiste, il vient aux renseignements, prêt à renoncer au retour au bercail. - Ça tombe bien, j'ai mon *patron* sur l'itinéraire, dès que j'ai contact avec lui je vous donne le feu vert pour un départ en V.

Le passage difficile

Le *patron* en question est justement en train d'entamer un combat avec les éléments car les conditions se sont singulièrement dégradées au fil de la navigation.

"C'est trop bête, il ne reste que 40 NM de zone montagneuse avant de parvenir dans un secteur plus propice. Les minutes vont être longues. Heureusement je con-

Sécurité des vols : SYMP

fiction : "Fin de Semaine"

nais le coin comme ma poche et je pense que cela va passer mais je préférerais être seul. Que va penser ce PO?... Je lui dirais que c'est une démonstration de ce qu'il ne faut pas faire."

- A moi les commandes.

La visi est maintenant franchement réduite, la base des nuages de plus en plus basse et très irrégulière.

"Il faut descendre... descendre pour conserver le contact visuel avec le sol. Aucun espoir ni à gauche, ni à droite. Ah! Voilà une vallée qui est la bienvenue, il faudrait mémoriser le cap de celle-ci mais c'est trop périlleux pour l'instant, on verra plus tard."

Une ligne à haute tension défile soudain très proche, réelle et nette dans cet univers cotonneux. Elle incite à une reprise de hauteur plus conséquente et des paquets de stratus se ruent alors sur le pare-brise obstruant toute vision pendant de courts instants.

"Il faut monter... c'est trop bête d'être arrivé jusque-là. La boule est là, fidèle. La procédure est simple mais c'est idiot je n'aime pas ce qui sort de la routine... Au fait le niveau refuge dans ce coin est-ce bien le 115?... J'aurais pu y penser avant! Je vais en entendre parler ce soir. Je suis les yeux rivés à midi et je n'ai même plus le courage de revenir sur les instruments. Pas question de balancer un message auto-info, j'ai autre chose à faire... D'ailleurs peut-il y avoir un autre fou là-dessous?"

Monte... Monte pas... cela ne peut pas se détériorer davantage. Je vais bientôt sortir de cette satannée zone montagneuse. Il faut tenir le coup..."

La preuve : raisonnement par l'absurde

"Ouf. On est passé... Le secteur avant s'éclaircit maintenant... L'air de rien, il faut se recalculer en vitesse

pour sauver la face... Le chrono... la carte... la vallée? Ce doit être celle-ci... Pas sérieux de se placer dans des situations pareilles. Un grand tour d'horizon... Chance!... un repère familier."

- Vous savez où vous êtes?... vous reprenez les commandes... A votre niveau, ce ne sont pas des choses à faire. On verra au débriefing comment vous auriez dû conduire la mission dans ces circonstances.

Les conditions sont redevenues tout à fait normales. On entre dans le territoire maintes fois survolé où la carte regagne la poche.

- ... Airport-Berlingot 15. Landing instructions?

- Airfield is green - runway in use 2.5. Q.F.E. 9.8.9. Report initial point.

- Berlingot 15 de l'OPO. Il est 04, je vous rappelle que l'on passe technique à 30. Pas de problèmes MTO sur le parcours? Ça passe?

- La preuve!... J'arrive dans le circuit!

Épilogue

La fête bat son plein. Dans l'attente des retardataires incorrigibles, le punch déjà réchauffe l'atmosphère et délie les langues. L'ambiance d'un escadron fait plaisir à voir en ces circonstances.

Un coup de téléphone intervient alors réclamant l'OPO de l'après-midi car le dernier avion à avoir décollé de la base, ce jour, s'est écrasé en montagne alors qu'il tentait de passer en COM V pour rejoindre sa base de rattachement.

Conclusion

A la suite de cela, donc à cause de cela (locution latine).

Cette histoire n'a pas été difficile à imaginer, inspirée par un article de Flying Safety (juin 83), elle mérite la réflexion de chacun car ces enseignements sont multiples.

Tout d'abord, et on aurait tort de négliger ce fait, la prise de décision en vol devrait découler d'un comportement logique et non de contraintes psychologiques parfois externes à la mission. "Passer outre" pour atteindre le but implique obligatoirement le défaut de jugement et les mobiles qui poussent à ces excès ne sont pas toujours aussi nobles qu'ils le paraissent. La vanité peut être l'un de ceux-là. Généralement consciente de ses travers, la nature humaine sait heureusement combattre ceux-ci. Par contre, face aux contraintes journalières, elle est souvent incapable de faire la part des choses et elle se focalise alors sur des objectifs futiles, au risque de tout mettre en jeu pour les atteindre.

Autre leçon: L'Auto-information ne se limite pas à un message obligatoire pour prévenir les abordages. Elle peut servir à annoncer les dangers les plus divers. Et la solidarité exige que tout soit mis en œuvre pour signaler aux autres la présence d'un péril.

Un avion est passé... l'autre aurait pu y parvenir. On a joué deux fois à la roulette russe, mais n'oublions pas le spectateur qui a vécu cette aventure. Il a jugé. Son peu d'expérience lui a peut-être fait croire qu'il avait beaucoup à apprendre, persuadé que son aîné maîtrisait la situation. Soucieux de progresser, il ne manquera pas, lui aussi, un jour de se mesurer aux mauvaises conditions MTO. Il le fera progressivement, ou pas, selon sa nature de caractère.

L'esprit sécurité des vols n'est pas une vaine notion et la rigueur du moniteur n'est pas la seule valeur pour l'exemple. C'est la rigueur de tous.

Tout acte illicite peut engendrer un péril pour soi-même et avoir des conséquences insoupçonnées. Et le mal le plus redoutable est celui qui est contagieux●

CDT Henri GUYOT
Rédaction BSV

ATHISANT ou MILITANT ?

Editorial

Lettre ouverte aux lecteurs du BSV

Je suis le LCL Zephyrin PADEPOT. Pour les plus jeunes, le héros des bandes dessinées du BSV des années 60.

Le temps passe... Je sévis maintenant en Etat-major, c'était une façon de me mettre hors d'état de nuire. Je ne partirai pas, tel Candide, cultiver mon jardin, à l'ombre de mes souvenirs, sans me manifester une dernière fois.

Le BSV est la seule revue à laquelle je suis resté abonné trente ans. Il est vrai que son prix est resté raisonnable et que je l'ai toujours reçu sans difficultés malgré les multiples changements d'adresse liés à ma condition de militaire.

J'y suis attaché... Pour preuve, ma longévité. Néanmoins, vieillissant, il m'a bientôt fallu des lunettes pour le lire attentivement, je me surprend même à m'assoupir sur certains articles et ainsi je n'arrive pas au terme de ma lecture. Vous me direz, ce n'est pas trop grave. Je ne vole plus (compte tenu de mes antécédents) qu'en place arrière sur Morane Saulnier "Paris" !... Je m'inquiète par contre à votre sujet. Car vous, même sans lunettes, si vous éprouvez quelques lassitudes à lire BSV : Je dis Danger !

Que manque-t-il dans ce BSV ?

Parmi nos auteurs, Victor DUBOULEVARD que je connais bien, riche de son expérience, a beaucoup de verve. Nos médecins se font un plaisir de vous ausculter de fond en comble.

Par contre : le pilote DUZEFF, le contrôleur ECHOFIX, le mécanicien LAGOUPILLE : ABSENTS, et c'est eux seuls qui pourraient redonner la vie à cet ouvrage.

Que faire ?

Un responsable du BSV disait que la plus grande difficulté rencontrée par les responsables de la rédaction était de recueillir la matière à placer entre les pages de la couverture (BSV n° 44). C'est toujours vrai.

Comme on sait depuis longtemps (j'étais un précurseur) que rien ne vaut "l'aventure vécue" en matière de prévention (l'expérience de chacun au service de tous), le BSV capture parfois le malheureux qui est revenu sans sa monture... Et il raconte... le bienheureux.

Mais vous, suite à une grosse erreur, vous êtes rentré un jour avec votre avion, simplement parce que celui-ci s'était pris d'amitié pour vous et parce qu'il ne voulait pas que vous finissiez la mission à pied.

L'erreur que vous venez de commettre est comparable à certains virus. Vous avez eu le frisson une fois et vous êtes immunisé. Mieux, il suffit de raconter aux autres pour les vacciner eux-mêmes.

D'autre part vous avez mis dix ans pour comprendre quelque chose de tellement évident (maintenant que vous l'avez découvert) qu'il serait ridicule et humiliant pour vous d'en faire part aux autres !...

Alors, si vous donniez un peu !

On a besoin de sincérité, d'imagination et de matière.

Enfin sur le terrain aride de la SV, il faut aussi parfois arroser d'humour pour faire passer le message.

- Bandes dessinées
- Meilleures pages de vos cahiers de marche (anonymes et traitant de SV bien sûr)
- Articles n'ayant de sérieux que le sujet
- Glossaires aéronautiques de votre jargon imagé
- Toutes originalités propres à réveiller et à relancer l'attrait de la lecture.

... Rien de trop.

A quel prix ? Une parcelle de loisirs, c'est une cotisation.

Puisse le rédacteur du BSV être d'accord et publier ma lettre.

CDT Henri GUYOT

Editorial

Le danger est là

L'esprit humain est ainsi fait que tout homme a parfois tendance à surestimer ses propres capacités et à sous-estimer les difficultés auxquelles il est confronté.

Pourtant le danger est là, toujours présent. Il se cache derrière l'environnement, dans la machine ou en nous-mêmes. Aussi, il faut cohabiter avec cet ennemi, savoir où il se trouve, ne pas le braver inutilement et être apte à se défendre.

Savoir où il se trouve

C'est avant tout une affaire de jugement. L'entraînement et la prévention nous aident en la matière.

Ne pas le braver inutilement

Un compromis s'impose déjà à nous et la marge de manœuvre est étroite. S'il est plus facile d'aller trop loin que de s'arrêter à temps, il y a les limitations pour brider notre témérité. Au-delà de ces limitations, ce sont les risques gratuits, l'excès de confiance, voire l'indiscipline.

Mais le fait même d'être opérationnel nous impose d'aller jusqu'à ces garde-fous, en prenant des risques calculés. Cette attitude est obligatoire pour conduire la mission au "Top-niveau", mais aussi pour que, le jour venu, nous soyons prêts à affronter un péril réel, soudain et fortuit.

Être apte à se défendre

Notre dernier rempart est de ne pas surestimer nos propres capacités.

Nous nous sommes battus pour acquérir de l'aisance, pour vaincre notre tension émotionnelle initiale, pour réussir à tous les tests qui ont jalonné notre progression... Un jour, nous nous sommes dit : "Piloter... facile". N'oublions pas que le pilotage n'est pas une fin en soi. Ne laissons pas cette aisance, chèrement acquise, se retourner contre nous.

Ne pas se surestimer : c'est se sentir vulnérable face à la complexité de la mission. Nous devons donc, encore et toujours, améliorer notre technicité. Le "repère en 8" ne symbolise pas le bâton de maréchal du pilote, et si un jour nous nous contentons du niveau que nous avons atteint, nos limites personnelles ne seront plus compatibles avec le niveau opérationnel attendu de nous... Pire : dans ce contexte, nous négligerons facilement (en trouvant d'ailleurs toujours d'excellentes excuses) la préparation matérielle, physique et psychologique de nos missions... dès lors nous ne serons plus opérationnels et nous vivrons dangereusement.

Professionalisme et goût de la perfection sont indispensables à notre métier.

CDT Henri GUYOT



Connaître son ennemi pour mieux le vaincre
Connaître les risques pour mieux les affronter

Editorial

Orange n'est pas vert

Le BSV a toujours eu comme objectif de montrer que l'esprit sécurité des vols est indissociable de l'esprit opérationnel.

Pourtant certains récalcitrants ne se laissent pas convaincre. Entravés, prisonniers de ce qu'ils pensent être un carcan, les impétueux, car c'est d'eux dont il s'agit, n'ont de cesse que d'exploiter au maximum les derniers espaces libres qui leur sont ouverts. De ce fait, ils le font parfois avec une agressivité qui dépasse le simple bon sens.

«Peste soit de la réglementation et des règlements», tel est leur leitmotiv.

Que faut-il répondre à ces «opposants» à la SV?

Qu'ils sont, après tout, les artisans de leur propre malheur et parfois de celui des autres.

Mais pour s'en convaincre, prenons un exemple bien terre à terre, le symbole même de la réglementation : le feu tricolore de signalisation.

Qui n'a jamais rongé son frein face à ce dictateur imperturbable?

Pourquoi nous a-t-il été imposé?

- Peut-être parce qu'à cet endroit précis, trop d'usagers avaient précédemment refusé un autre règlement qui s'appelait la priorité à droite.
- Peut-être aussi pour rendre le trafic plus fluide. (Preuve en est lorsque ce feu est en panne à l'heure de pointe!...).
- Peut-être enfin pour la combinaison des deux raisons précédentes.

De toute façon, c'est indéniable, ce système allie sécurité et efficacité.

Quel est notre comportement face à celui-ci!

S'il nous procure, selon l'humeur du moment;

- au vert : un sentiment de sécurité,

- au rouge : de la frustration et du temps perdu,

à l'orange, jusqu'à présent, il nous offrait un choix, une part d'initiative donc un certain degré de liberté.

Que firent les individus les plus frustrés, les plus impétueux? Ils «s'engouffrèrent dans la brèche» en profitant du «flou artistique» et de l'espace libre engendrés par cette faiblesse du règlement.

Et à force d'accélérer à l'orange, arriva ce qu'il devait arriver :

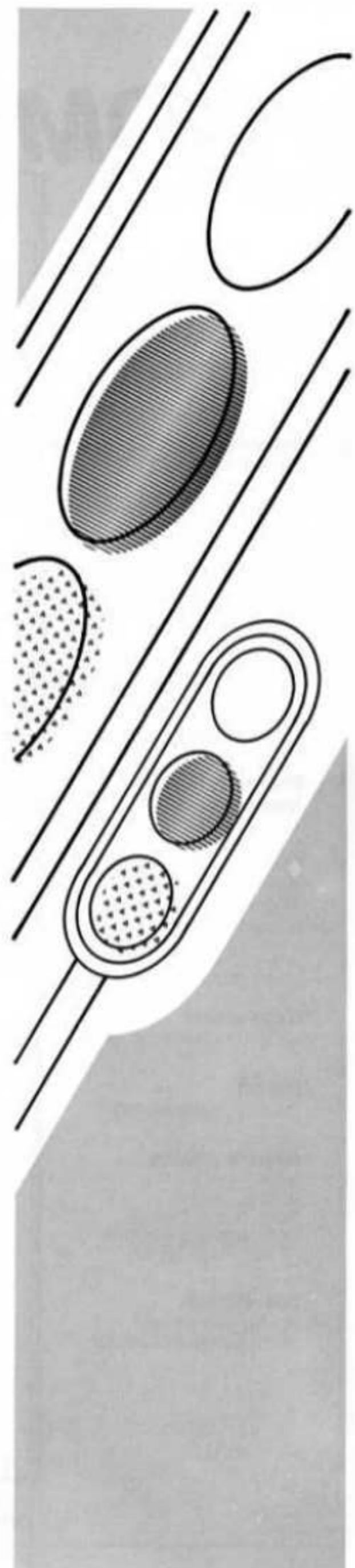
ORANGE = FREINAGE OBLIGATOIRE

Ce que le bon sens aurait dû proscrire, c'est la loi qui l'interdit à brève échéance. Ainsi, au grand mécontentement de tous, à défaut de gendarmes debout, nous trouvons parfois des gendarmes couchés (1) aux quatre coins d'un carrefour.

Cet exemple bien terre à terre est valable à d'autres niveaux. Si l'Esprit Sécurité des vols atténue la surenchère en matière de réglementation, n'est-ce pas déjà une façon de faciliter l'exécution de la mission?

(1) Gendarmes couchés : ralentisseurs.

CDT Henri GUYOT



Editorial

Ambiance SV

La Planète interdite

Le petit prince se trouvait dans la région des astéroïdes 1/14, 2/14, 3/14. Il décida donc de visiter celui qui tournait le plus vite pour y chercher une occupation et pour s'instruire.

Cette planète était peuplée de grands hommes verts à l'allure fière. Chose étrange : partout sur les murs de cet endroit étaient placardées des affiches SV. Le petit prince en déduisit que les habitants de cet astre devaient être fort sages pour se soucier autant de leur sécurité.

Son premier contact fut avec celui qui semblait être le roi.

- Dites-moi, Sire, pourquoi avez-vous fait coller tant d'affiches louant la prudence dans votre royaume?

- Parce que c'est nécessaire, répondit le monarque. C'est la meilleure chose qui soit pour mes sujets. Les conseils diffusés doivent être connus et mis en application. Ce sont même souvent des règlements et je suis le garant de leur strict respect.

- Et vous-même, Sire, respectez-vous la règle du jeu?

- Moi, je n'écoute pas les conseils. Je les donne. N'est-ce pas la façon d'affirmer que je suis la loi?

Un peu étonné, le petit prince, pour satisfaire sa curiosité grandissante accosta alors l'un des vassaux du roi qui était en train d'orchestrer l'activité intense de l'astéroïde.

- Ces affiches, répondit-il, empoisonnent surtout mon existence. Moi j'élabore le planning du travail. Plus il est fourni, mieux cela vaut et, si tout se passe bien, je serai un jour calife à la place du calife.

- Mais alors.. tenta de poursuivre le petit prince.

- Je n'ai pas le loisir de philosopher avec vous, clôtura le vassal. Pardonnez-moi, je n'ai d'ailleurs jamais le temps de philosopher avec personne.

Le petit prince, un peu gêné d'avoir distrait ces dignitaires très affairés, se retrouva en un lieu plus quiet de l'astéroïde. Là, un vénérable patriarche était en train de louer le bon vieux temps devant un jeune auditoire ébahi.

- Je vous parle d'une époque où nous avons beaucoup de casse, mais je vous prie de croire que la sélection naturelle purifiait la race, disait-il. Ces maudites affiches sont le signe de notre déclin, et pour vous le prouver, je vais vous raconter comment...

Le petit prince ne voulut pas en entendre plus. Revenu de son enthousiasme, il était déjà moins émerveillé par ces grands hommes verts.

- Pour mon compte, lui avoua un jeune, je ne sais plus à quel saint me vouer. Ce qui n'est pas normal un jour, le devient le lendemain. Parfois il faut être rigoureux, parfois il faut, paraît-il, savoir faire des impasses. Maintenant, je me débrouille... Pas vu... pas pris.

Les grandes personnes sont bien étranges se dit le petit prince en lui-même, mais jamais il n'oubliait une question une fois qu'il l'avait posée.

Aussi avisa-t-il enfin celui qui avait l'air le plus triste de la planète.

- Ces affiches? C'est moi qui les ai collées partout. Je suis l'OSV. Je croyais bien faire mais cela ne sert à rien. L'ambiance n'y est pas... Il y a tellement à dire que je préfère me taire.

Ne soyez pas triste, lui répondit notre petit visiteur. Votre intention est bonne, mais commencez vous-même par ne pas renoncer. Certaines causes exigent une persévérance de tous les instants.. Et, un jour, les vaniteux se tairont, le recul face à l'action se prendra naturellement, et le bon exemple servira à convaincre.

L'ambiance, la bonne, sera revenue... Les jeunes sauront où ils vont.

Et le petit prince s'en fut.

Les grandes personnes sont décidément bien bizarres, se dit-il simplement en lui-même durant son voyage.

CDT Henri GUYOT



Editorial

Le prix du débriefing

L'expérience ce n'est pas un total d'heures de vol. Ce sont les leçons que l'on en retire.

Il est un moment privilégié pour cela : le débriefing.

Chaque critique émise, isolée, analysée et admise lors de ce rituel est un apport, une pierre à l'édifice du savoir-faire, une chance de non-récidive.

Capitaliser au mieux ce potentiel réclame effort, honnêteté intellectuelle et oblige à se défendre contre soi-même quotidiennement car, paradoxalement, la vertu première du professionnel le plus affirmé s'appelle humilité.

S'il est facile, après une mission, de faire son « mea culpa » lorsque le ton est acerbe et la faute grossière, grande est la tentation pour le reste, de s'instituer comme l'avocat de sa prestation.

Dans ce cas là, vous auriez dû... dit-il.

Vous aviez une bonne raison pour agir ainsi. Mais plutôt que de ruminer sur le bien-fondé de votre acte, vous devez surtout écouter pourquoi les arguments de votre interlocuteur sont meilleurs que les vôtres. Cette attitude simple suffit le plus souvent à valider la critique fondée de celui qui s'impose par l'expérience (et par sa conscience professionnelle en vous la transmettant).

Pour avoir raison, coûte que coûte, vous pouvez aussi être tenté par la mauvaise foi.

Rien de plus facile que de penser, ou dire en aparté : « Il faudrait savoir... » ou « qu'ils accordent leurs violons » ou encore « Ok ! Dorénavant, même si... je ferai ainsi ». Vous avez comme cela l'impression de rejeter la critique sur les imperfections de la réglementation ou sur le manque de discernement de votre entourage mais ne vous leurrez pas (car à ce jeu on finit par se prendre au sérieux) vous ne trompez personne. Vous montrez tout au plus votre incapacité à concilier le cas général et le cas particulier et cela n'est sûrement pas le but recherché.

Si ce propos vous paraît désuet, essayez de déterminer le prix de la minute de vol sur l'avion qui sert à votre entraînement... A ce prix là, ne convient-il pas d'être scrupuleux, d'aller au fond des choses au débriefing et d'oublier un peu sa susceptibilité pour mieux progresser ?

CDT Henri GUYOT

Quand le sage montre la lune avec
le doigt, l'imbécile regarde le doigt.
(CONFUCIUS)

Editorial

1986 est terminé.

Depuis plus de deux ans déjà, le 2000 vole sous nos cocardes. Plus le moindre III C en escadron constitué ne subsiste à l'intérieur de l'hexagone. Et, après son épopée, la Grise se meurt...

Les techniques évoluent très vite, une ère nouvelle semble s'établir à chaque instant et nos traditions se perpétuent vaille que vaille dans ce grand chambardement.

Devons-nous, face à cette mutation permanente, nous sentir vieillir plus rapidement? Devons-nous reprendre le flambeau des anciens dès lors que notre passé entre plus vite que prévu dans l'histoire? Certes, des anciens, nous en manquons, paraît-il; mais ce titre, pour qu'il soit bien porté, réclame de nombreuses qualités.

L'ancien, celui dont nous avons besoin, ce n'est pas le dinosaure qui pleurniche sans arrêt sur le passé. Nostalgique de sa jeunesse, tout le monde l'est. Mais comme la mémoire de ce monstre est sélective, il ne relate, sous le couvert de la prescription, que les forfaits du temps jadis commis à l'encontre de la S.V. Ainsi, il ne manque pas de jeter le trouble chez ceux qui se contentent journalièrement de faits professionnels ordinaires.

«Gloire à celui qui faisait frémir les pâquerettes. Délicieux souvenir des QGO d'antan et de la table de tarot folklorique... N'y a-t-il donc personne aujourd'hui pour croquer le fruit défendu?» a-t-il l'air de dire. Ne fait-il pas, en fait, l'apologie du crime?

L'ancien, ce n'est pas non plus le démagogue, celui qui sait rester dans le coup avec les jeunes, qui les tutoie et qui «passe» sur leur faiblesse. «A défaut d'autre chose, ils reconnaîtront au moins que j'étais sympa», pense-t-il. L'autre chose, c'est à n'en point douter la compétence et elle seule convainc efficacement les émules.

L'ancien, ce n'est pas, en plus, celui qui refuse le progrès. Tout équipement apparaissant après la date de la qualification CP n'est pas obligatoirement un gadget stupide; à partir de cette même date les méthodes et les procédures n'évoluent pas forcément dans le mauvais sens. La qualification suprême est un point de départ et non une fin en soi.

Enfin l'ancien ne doit pas jeter un discrédit sur la «relève». S'il méprise les «galopins» qui l'entourent, en craignant qu'ils ne soient jamais les dignes descendants de sa génération, il se renie lui-même, car son rôle est justement d'assurer la continuité et de renforcer ainsi le niveau de la Sécurité des vols.

Les techniques évoluent, les principes de base demeurent. C'est à nous, anciens, d'œuvrer pour qu'il en soit ainsi.

CDT Henri GUYOT



Les PC sont les CP de demain.
CP, SCP la camaraderie n'exclut pas l'exigence.

LA FACE CACHÉE DE LA SV

**NOUS AVONS
RECU
CETTE LETTRE:**

Le 1er Avril 1987

Etat-major de l'armée de l'air
3ème Bureau
24, Bd Victor
75996 PARIS ARMEES
(A l'attention du Rédacteur du
du BSV)

Lecteur attentif de votre revue, je suis perplexe. Au fil de vos numéros, je m'aperçois que le BSV ne semble s'adresser qu'à un milieu PN exalté et téméraire dont on doit sans cesse endiguer l'enthousiasme et l'agressivité. Votre prévention n'est là que pour crier casse-cou et pour ne faire obstacle qu'à l'indiscipline, l'excès de confiance, l'insouciance et la négligence. Certes vous combattez aussi la maladresse et l'ignorance mais vous n'hésitez pas à classer prestement ces dernières lacunes dans les catégories précédentes.

Je vis dans cette ambiance à l'escadron. Chacun affiche une mâle assurance face à notre noble métier. Toujours confiants, toujours sereins, tous mes "alter ego" s'identifient à Michel Tanguy ou à Buck Danny. Et même s'ils s'entendent dire parfois "trop c..." lors d'un débriefing, une pirouette suffit pour qu'ils retrouvent leur image de marque. En un mot... rien ne les arrête.

Quant à moi, bonjour la galère. Chaque vol est source d'appréhension et de doute. J'ai un mal fou à me tenir au fait de la mission et à ne rien laisser au hasard. A vouloir trop bien faire les choses, j'ai l'impression de donner l'image du pilote lent, timoré et besogneux. mon orgueil intervenant, pour ne pas perdre la face, je m'oblige à prendre quelques raccourcis. Mais cette hypocrisie ne fait qu'aggraver mon cas car ne me sentant pas spécialement doué et ne pouvant pas mettre tous les atouts de mon côté, je me sens pris dans une spirale infernale. Que dire de plus ? Dois-je conclure que j'aurais mieux fait de me contenter d'une profession plus ordinaire ? Faut-il jeter le masque, en parler au médecin du PN ou au commandant d'escadron ? J'attends une solution.



LA FACE CACHÉE DE LA SV

En fait cette lettre est fictive.

Veillez nous pardonner l'indigne procédé.

Ce n'était qu'un prétexte pour aborder le sujet tabou que sont les faiblesses psychologiques du navigant.

Le BSV, face aux facteurs émotionnels, a effectivement toujours été très discret, par respect probablement de l'image du pilote.

Excellente raison pour explorer cette réalité et pour démontrer, avec une certaine froideur mathématique, les mécanismes qui régissent ces pulsions.

Cette démarche se fixe l'objectif de démythifier la notion de *tension émotionnelle*.

A

vant d'entrer dans le vif du sujet, quelques observations importantes s'imposent :

- Nous ne pourrions pas nous intéresser au pilote *qui se pose*

des questions sans l'opposer inévitablement à celui *qui ne doute de rien*.

- Nous reviendrons souvent dans la démonstration à l'acte élémentaire de pilotage qui se traduit par le processus « Sensation, Perception-Attention, Décision-Action » et aux sources de l'erreur humaine qui se situent toujours au niveau d'un maillon déterminé de cette chaîne.

- Nous définissons rapidement ce qu'est le choc émotionnel, à savoir un blocage au niveau de la décision suite à une situation inattendue et agressive.

Qu'est-ce que la tension émotionnelle ?

Appréhension du vol, angoisse, peur sont les qualificatifs propres à la définir. Inutile de contester cette réalité, elle habite chacun de nous car elle relève d'une réaction de défense naturelle. Sommairement elle nous est dictée par :

- l'instinct de conservation;
- la psychose du choc émotionnel;
- la peur de l'imprévu;
- la hantise de l'échec.





Considérons son intensité initiale

Compte tenu de notre identité propre et de notre éducation, nous arrivons un jour en école de pilotage avec une motivation et une émotion donnée. L'une compensant l'autre, la conjugaison de ces deux caractéristiques permet à chacun de nous de se confronter au *milieu aérien* et à ses exigences. Telle est notre tension émotionnelle initiale. Ayant satisfait aux tests psychotechniques, nous n'appartenons pas à la catégorie des inconscients qu'il faut rejeter avant qu'ils ne *s'autodétruisent*. Étant capables de progresser en pilotage de base, nous ne sommes pas trop émotifs. En effet, à l'apprentissage, l'hyper-émotivité entraîne un blocage intellectuel au niveau « **Attention-Décision** » qui condamne inexorablement à l'inaptitude.

La bonne moyenne

Nous sommes donc dans les normes. Nous maîtrisons notre tension émotionnelle. Tant et si bien que nous allons nous en servir positivement pour notre sécurité.

La tension émotionnelle un garde-fou

Omniprésente avant le vol, elle nous gêne dans notre comportement. Nous préférons l'insouciance et la désinvolture, cependant **elle stimule, elle incite, elle impose même une préparation psychologique très bénéfique** :

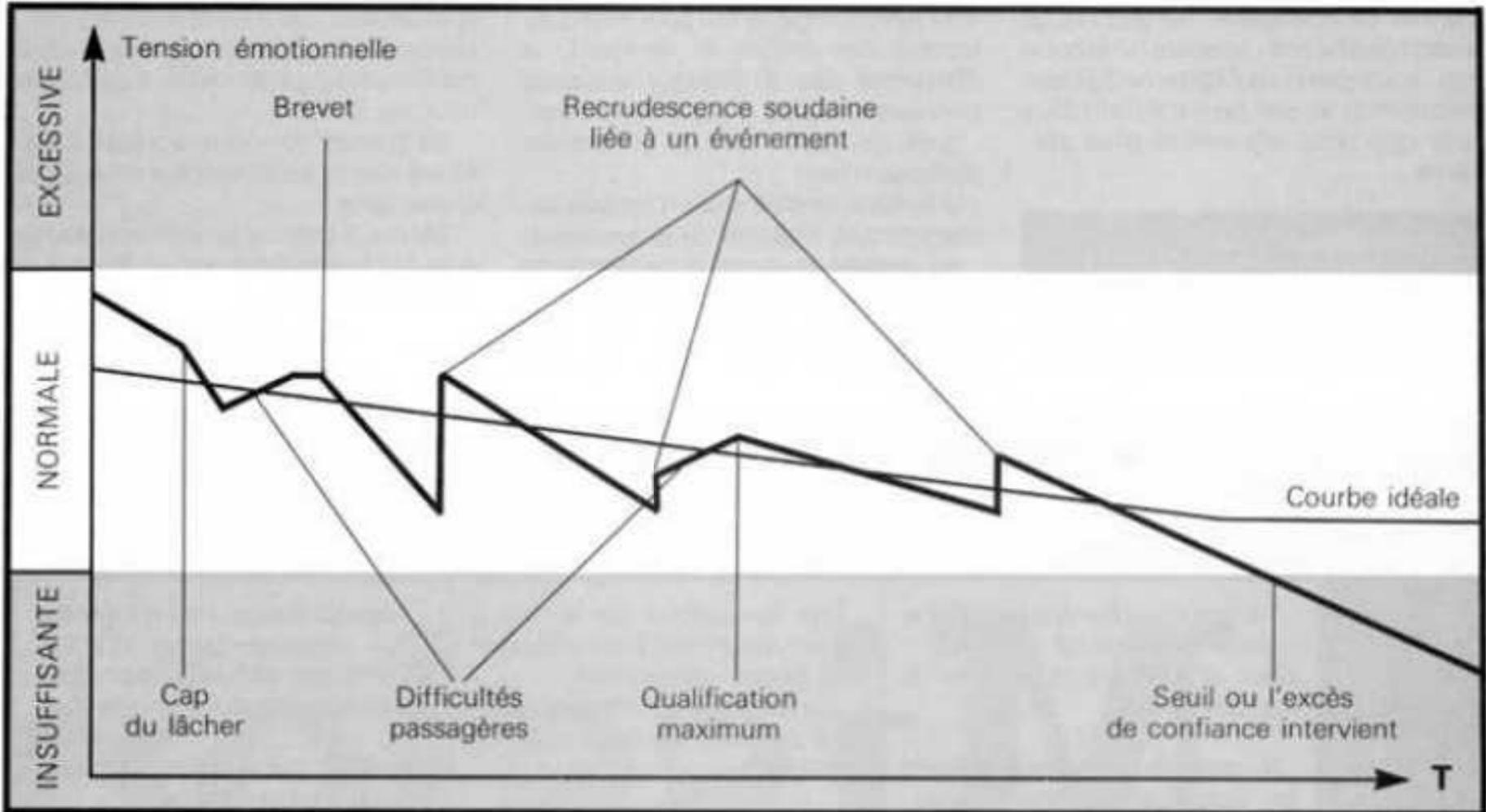
- visualisation de la mission;
- projection mentale des situations prévisibles;
- prise en compte de l'éventualité de chaque panne.

De plus, curieusement, **elle s'estompe dès le lâcher des freins pour laisser la place à une grande concentration**, comme si l'appréhension latente précédant la mission se transformait en quantité proportionnelle de vigilance durant le vol.

La tension émotionnelle, pour cela, est donc un atout en matière de SV.

Notre équilibre psychologique au gré du temps

A long terme, un effritement lent de cette tension émotionnelle s'instaure pour un pilote **normalement constitué**. L'accoutumance au *milieu aérien* explique aisément cette atténuation inéluctable.



A court terme, des accès d'intensité interviennent de manière erratique. Ces soubresauts de la tension émotionnelle sont liés aux événements et à l'environnement :

- influence de l'entourage intime et professionnel;
- démotivation - inadaptation;
- traumatisme psychologique créé par un incident ou un accident;
- déficience physique passagère;
- sensation de stagnation dans la progression;
- difficulté occasionnelle à surmonter.

L'art et la manière de préserver le *stimulus SV* qu'engendre la tension émotionnelle méritent réflexion car nous devons :

- à long terme, veiller à ce que celle-ci ne décline pas trop vite;
- à court terme, craindre un soubresaut conduisant à la rupture.

Sur la corde raide

Un accès de tension émotionnelle quelle qu'en soit la raison est redoutable car, lorsque le doute s'installe, l'effet boule de neige ne tarde pas à se produire :

- perte de confiance en soi;
- irritabilité - comportement taciturne;
- souhaits intimes que la mission soit annulée;
- troubles psychosomatiques - insomnies - maux d'estomac.

Dès que ces stades sont atteints, la vulnérabilité en vol augmente car le blocage psychologique au niveau « Attention-Décision » survient plus facilement, même pour des imprévus minimes. La maîtrise du vol n'est plus assurée et la rupture intervient d'une façon ou d'une autre si le mal n'est pas enrayeré.

A l'opposé, si l'aisance prend le dessus nous aspirons légitimement à être encore mieux dans notre peau. Nous avons tendance à vouloir gommer cette honteuse appréhension comme s'il y avait une revanche à prendre. Ce faisant, la préparation psychologique s'en ressent, la vigilance résultante en vol décline. Nous faisons alors preuve





d'**excès de confiance**. Un jour, nous surestimerons nos capacités. Une autre fois, nous subissons l'épreuve du choc émotionnel et elle sera d'autant plus rude que nous n'y serons **plus** préparés.

Thérapeutique individuelle et collective

Nanti de la connaissance des causes et des conséquences du déséqui-

libre psychologique qui peut éventuellement déstabiliser le navigant, la démarche vise à dégager quelques principes propres à atténuer ce mal.

Loin de nous l'idée de généraliser sommairement :

- la tension émotionnelle n'est pas forcément une maladie de la jeunesse;
 - ancienneté et excès de confiance ne s'associent pas automatiquement.
- Nous ne prévoyons pas non plus d'énoncer des préceptes rigides et par

là irréalistes. Notre intention est simplement d'éveiller l'attention de chacun sur l'importance de certains *détails* de tous les jours.

Le premier remède consistait peut-être à *mettre les points sur les i*. C'est chose faite.

Même si cela ne se voit pas, savoir que son homologue est *taillé dans le même bois* rassure.

Trouvons, à présent, les attitudes qui conduisent à bien vivre son métier.

REMÈDES		RÉGULARITÉ DE L'ACTIVITÉ AÉRIENNE	ORGANISATION DU TRAVAIL AÉRIEN (Autorisant une préparation des vols complète et rigoureuse)	DOSAGE DES DIFFICULTÉS (Non acceptation en vol de situations trop complexes)
RECOMMANDATIONS	PILOTE MANQUANT D'AISSANCE	<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas chercher à intensifier le rythme de l'activité aérienne <i>selon le principe de soigner le mal par le mal.</i> - Ne pas esquiver volontairement les vols (permissions, stages, maladies) <i>car la démotivation s'aggrave et la reprise n'est que plus dure.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Être scrupuleux sur le temps minimum imparti pour effectuer une bonne préparation. <i>La limitation des risques résultant de cette attitude redonne confiance.</i> - Ne pas se laisser déborder par les activités annexes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Faire confiance « au système ». <i>La réglementation (CPSV-CPIPNI) est élaborée pour assurer des progressions cohérentes.</i> - Rendre compte des difficultés ponctuelles rencontrées.
	PILOTE TROP À L'AISE	<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas aspirer à trop en faire. <i>Pour les « crevards » la non-prise en compte de la fatigue est un excès de confiance.</i> - Ne pas négliger son entraînement. <i>La technicité s'entretient, les abonnés en savent quelque chose.</i> 	<p style="text-align: center;">PRÉPARATION MISSION</p> <ul style="list-style-type: none"> - Refuser les faux prétextes justifiant une préparation sommaire de mission. - Ne pas s'habituer à improviser en vol. - Avoir le goût de la perfection. - Entretenir une bonne connaissance des procédures de secours. - Ne pas négliger les simulateurs et les entraîneurs de vol. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas surestimer ses capacités. - Respecter les limitations et les consignes afin de ne pas se trouver en mauvaise posture inutilement. - Ne pas entraîner un équipier dans une situation trop complexe pour lui.
RÔLE DU COMMANDANT D'ESCADRILLE ET DE L'ENCADREMENT		<ul style="list-style-type: none"> - Programmation quantitative équilibrée. - Suivi du planning d'activité des pilotes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Prévion à temps des missions. - Répartition harmonieuse des charges secondaires. 	<ul style="list-style-type: none"> - Programmation qualitative tenant compte du degré d'entraînement des pilotes. - Suivi sérieux de la progression professionnelle.



Nous allons le voir, tout est savamment imbriqué :

- les thérapeutiques individuelles et collectives sont complémentaires;
- les domaines d'actions vis-à-vis du manque et de l'excès de confiance coïncident;
- les recettes pour l'un et l'autre cas sont identiques, opposées ou en interférence.

Aussi, un tableau s'impose :

HYGIÈNE DE VIE	COMMUNICATION	VALORISATION DE L'IDENTITÉ DU GROUPE
<ul style="list-style-type: none"> - Savoir se détendre (sport, sommeil). - Vivre sainement. - Connaître son état psychique. <i>Les préoccupations extra-professionnelles sont aussi préjudiciables à la disponibilité au vol. Il faut parfois en tenir compte.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - Faire connaître à temps les difficultés professionnelles rencontrées au Commandant d'escadrille. - Ne pas ignorer le médecin du PN. <i>Il sait soigner les maladies psychosomatiques de la même façon que les rhino-pharyngites.</i> - L'OSV existe. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ne pas s'isoler. <i>Le comportement taciturne amplifie le malaise éventuellement ressenti.</i>
<div data-bbox="123 1267 683 1531" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> - Repos suffisant. - Alimentation saine. - Pratique régulière du sport. - Vie privée réglée. - État de santé. </div> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas négliger une déficience physique : rhume - état fébrile, etc., <i>sous couvert de l'aisance acquise dans le travail.</i> - Pratiquer le sport de façon régulière, <i>c'est bon pour le « look » et pour tous ceux qui ont de l'agressivité à revendre.</i> 	<p>Ne pas jeter le trouble dans les esprits par le verbe <i>pour le simple plaisir « d'épater la galerie ».</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ne pas provoquer l'entourage. 	<div data-bbox="1417 1296 1789 1370" style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">PARTICIPATION</div> <ul style="list-style-type: none"> - Adhérer. <i>C'est aller dans le sens de l'intérêt général.</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Emploi du temps aménagé : <ul style="list-style-type: none"> • Temps de récupération entre les vols. • Repos. • Créneaux de sport. 	<ul style="list-style-type: none"> - Connaissance du personnel. - Exigence ou compréhension selon les cas. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maintien de la motivation opérationnelle. - Développement de l'ESPRIT SV. - Resserrement des liens. <i>Confiance - Traditions - Réunions escadron - Soirées - etc.</i>

Conclusion

Au vu de ce tableau rébarbatif mais très instructif, l'essentiel est vite cerné.

Un commandant d'escadrille clairvoyant en salle d'opération, un escadron soudé et un bon esprit SV collectif, en faut-il beaucoup plus pour avoir un pilote *bien dans sa peau*?

Pour le reste, nul ne se ressemble et c'est à chacun de trouver **sa** réponse. ●

Editorial

Il était une fois la chance

La chance se mérite a-t-on l'habitude d'affirmer en matière de SV.

Un pilote, après de belles années de vol, atterrit un beau jour «boulevard Victor». En unité, il avait exploité avec bonheur sa quote-part de chance, sans se poser trop de questions.

Peut-être pour expier cette attitude primesautière, il fut condamné à s'occuper de prévention.

Que pouvait-il faire dès lors?

Il se plongea dans tout ce qui traitait de sécurité des vols. Thèses, propos sur le facteur humain, publications étrangères, travaux médicaux : tout était bon car la chose n'est pas aisée. Il en vint évidemment à s'intéresser aux archives des accidents et son expérience quoique sans histoire lui permit de les découvrir avec émotion et réalisme. Sa sensibilité de pilote et l'implacable concision de ces dossiers lui firent revivre intensément ces événements funestes.

Croyez-vous qu'il se scandalisa face à telle erreur? Pensez-vous qu'il s'étonna d'un pareil oubli? Condamna-t-il une si grossière négligence?

Non. Au fur et à mesure de ses investigations, il s'émut, il prit conscience.

«Moi aussi, un jour, j'ai décollé avec un paramètre déficient... Mais, ce jour-là, ce n'était qu'une panne d'indicateur. Un autre jour, dans les mêmes circonstances, je me suis résigné au faux départ... Mais, ce jour-là, j'avais du temps, et un avion Spare à ma disposition.

Moi aussi, un jour, j'ai commis une grosse erreur d'identification avec la complicité d'un moyen de radio-navigation, sans contre-vérifier. Mais, ce jour-là, promptement un contrôleur zélé me ramena sur le rail.

Moi aussi, un jour, IMC, je me suis mis bêtement en position inusuelle. Mais, ce jour-là, il y avait au moins dix mille pieds de plafond...»

Alors? se dit-il.

«Où est mon mérite? ... Aurais-je simplement de la chance?»

Il dut en convenir... et depuis il cherche à convaincre.

L'homme est faillible. Tantôt économe de son énergie, adepte du raccourci qui simplifie la vie, tantôt agressif voire obstiné, il peut porter en lui le germe de la catastrophe.

L'environnement est imparfait. Tout n'est pas toujours pour le mieux dans le meilleur des mondes; manque de temps, salle de briefing occupée, coup de téléphone inopportun, avion pas prêt, configuration inadéquate, plateforme saturée, météo inattendue.

Ces réalités sont cruellement éclairées lorsque l'événement frappe mais s'estompent trop facilement dans le contexte du travail au jour le jour.

Comme la fatalité se refuse, à force de répétitions, à force de rabachages, seule la SV peut vous garder éveillé... afin que vous méritiez réellement votre chance, en la mettant toujours de votre côté.

CDT Henri GUYOT

