

- Facteurs humains - par JG Charrier -

(Niveau vert)

«Les facteurs humains sont un miroir grossissant sur nos comportements et sur notre activité»

JG Charrier

A LES FACTEURS HUMAINS



Le pilote commence à rencontrer de fortes turbulences alors qu'il s'apprête à traverser la vallée. Il n'a vraiment pas envie de rebrousser chemin et pense insister un peu. Il se souvient alors du scénario caractéristique d'accident dans lequel il se trouve avec ses différents facteurs : stress, pression, dégradation météo... Il décide de faire demi-tour.

Les FH en quelques mots



Vous est-il déjà arrivé de faire tomber votre téléphone portable sur le trottoir, de projeter des gouttes de café sur votre chemise blanche, ou de vous tromper d'adresse et arriver en retard à un rendez-vous important ?

De tels événements, anodins dans notre vie courante, ne le sont plus du tout lorsque nous enfilons notre combinaison de pilote

Une simple décision peut nous emmener sous le vent d'une crête, une mauvaise appréciation dans du mauvais temps, une pression importante va entraîner un pilote novice à faire un atterrissage manqué.



Le crash aérien le plus important à ce jour à pour origine une simple incompréhension entre un pilote et un contrôleur aérien.

Est-ce qu'un pilote expérimenté agit de la même manière que chez lui quand il vole ? Non, quand il voile son comportement devient plus méthodique, plus rigoureux, son niveau de vigilance s'accroît et dans le doute il devient prudent, car il sait que l'écart entre une situation normale et une situation dangereuse est parfois mince. Cette manière d'agir pour maîtriser les risques n'est pas innée, elle se forge avec l'expérience et bonne nouvelle, elle s'éduque.

Une bonne imprégnation des Facteurs Humains c'est deux, trois ou quatre fois moins de risque d'accident d'un individu à l'autre, d'un club ou d'une école à l'autre

Une bonne imprégnation des Facteurs Humains c'est deux, trois ou quatre fois moins de risque d'accident d'un individu à l'autre, d'un club ou d'une école à l'autre

Edition juin 2012 - Mentalpilote.com. La copie ou reproduction est réservée à un usage strictement privé du copiste © charrier 2012

B CARTOGRAPHIE DES RESSOURCES

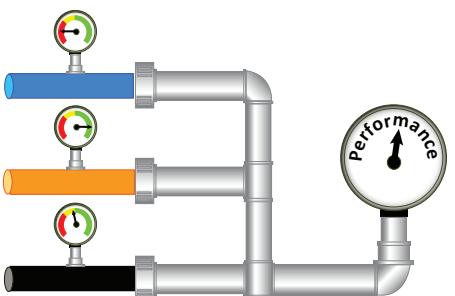


Patrick doit retourner se poser quand il s'aperçoit qu'un vent de travers s'est levé. Il prend conscience qu'il risque de dépasser ses limites personnelles. Peu expérimenté, il associe tout de même ce changement de vent avec le passage d'un nuage plus important que les autres. Il décide alors d'attendre en restant sur la pente que le nuage passe.

Un bon pilote c'est comme un bon nageur qui sait jusqu'où il peut nager en fonction de l'état de la mer, et s'il est peu expérimenté il a appris à rester là où il a pied. Ce comportement de sécurité n'est pas inné, il s'apprend.

Pour acquérir cette éducation vous pouvez voler pour accumuler de l'expérience mais également posséder certaines connaissances qui vous permettent d'améliorer la perception et la compréhension de votre activité. Elles peuvent être regroupées en trois catégories qui correspondent à :

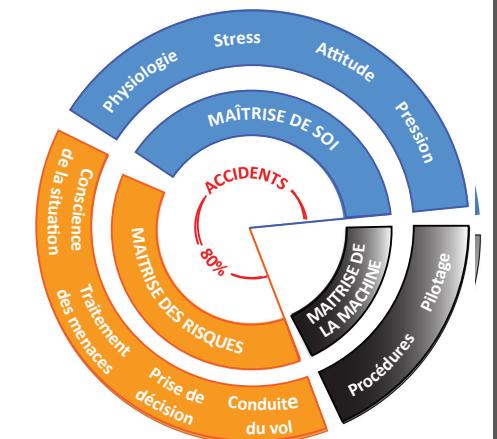
- votre manière d'agir ;
- votre gestion des risques ;
- votre niveau de pilotage.



Vous devez comprendre que ces connaissances sont toutes reliées entre elles comme autant d'énergies qui vont s'additionner quand elles sont positives ou se contrarier dans certaines situations : si vous n'êtes **pas en forme** votre **pilotage** s'en ressentira, si vous subissez une **pression extérieure** vous risquez de prendre une **mauvaise décision** etc.

Le bon pilote n'est pas celui qui est le plus performant **techniquement**, c'est celui qui sait rester dans sa **zone de maîtrise**.

C'est donc la résultante de ces trois ressources qui va conditionner votre niveau de performance. Et il existe autant de niveaux que de pilotes !



L'élément crucial de votre sécurité c'est la **conscience des risques**. Quand vous prenez de la vitesse : vélo, voiture... les risques physiques apparaissent. La troisième dimension va apporter son lot de risques particuliers avec ses « champs de mines » connus : le mauvais temps, le faible entraînement... et ses mines isolées : la pression, le stress... Vous devez les connaître.

Un chiffre parmi d'autres : « Les erreurs de jugement qui conduisent les pilotes à prendre de mauvaises décisions constituent une grande part des causes d'accident (environ 80 %) ». Source DGAC.

Edition juin 2012 - Mentalpilote.com. La copie ou reproduction est réservée à un usage strictement privé du copiste © charrier 2012

L'ATTITUDE



Pourquoi un pilote, alors que le temps est médiocre, partira-t-il voler alors qu'un autre qui possède la même expérience s'abstiendra ? Pourquoi le niveau de sécurité varie-t-il d'une manière importante selon votre nationalité ou selon que vous voliez dans tel ou tel aéro-club ?

Votre attitude c'est votre état mental ou votre disposition à réagir de telle manière. Elle résulte de votre expérience, de votre parcours personnel, ainsi que des circonstances du moment. Votre attitude peut être positive ou négative, comme votre culture de la sécurité qui va fortement l'influencer.

NON Ce n'est pas terrible, mais bon j'en ai vu d'autres.

OUI Zut, j'ai oublié de vérifier un truc. Désolé, il faut que je retourne au club.

Une culture positive et une négative

La culture est facteur fondamental de la sécurité des vols qui agit positivement ou négativement. L'aspect négatif, c'est une perception de soi irréaliste sur son invulnérabilité ; par exemple par rapport à ses propres compétences, sa résistance au stress, à la fatigue... Les pilotes qui disent ne pas être affectés dans leurs pratiques par des aspects liés à leurs ressources personnelles se sentent en général peu concernés par la sécurité et ils ressentent moins le besoin de développer certaines compétences, ou d'agir avec prudence.

Culture négative de la sécurité
Sentiment d'invulnérabilité. Attitude négative. Augmente la probabilité des accidents.

Culture positive de la sécurité
Attitude positive. Motivation. Implication. Diminue la probabilité des accidents.

Une étude sur les accidents aériens a permis de repérer cinq attitudes dangereuses :

Impulsivité : « Vite, vite ». L'impulsif ressent le besoin de faire vite et tout de suite.

Anti autorité : « Ne me dites pas ce que je dois faire ». Le pilote anti-autorité estime que les règles ne sont pas utiles ou pas faites pour lui.

Invulnérabilité : « Ca ne peut pas m'arriver ».

Certains pensent que les accidents n'arrivent qu'aux autres.

Macho : « Je sais faire ». Les pilotes machos essayent de montrer leur supériorité.

Résignation : « A quoi bon... ». Le pilote résigné ne se sent pas capable de faire la différence.

Les cinq antidotes aux attitudes dangereuses sont :

Impulsivité : Pas si vite, réfléchissons

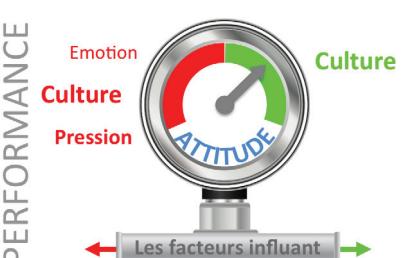
Anti autorité : Suivez les règles

Invulnérabilité : Ca peut m'arriver

Macho : Risquer sa chance est une folie

Résignation : Je ne suis pas sans ressources

Si un jeune pilote peut-être impressionné par l'image donnée des pilotes « invulnérables », rebelles ou très sûrs d'eux, avec l'expérience il se rendra compte que les véritables qualités d'aviateur sont une synthèse de ces antidotes: calme, respect des règles, conscience des risques, humilité, pugnacité.



Edition juin 2012. Mentalpilote.com. La copie ou reproduction est réservée à un usage strictement privé du copiste © charrier 2012