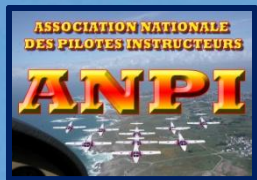




LE PILOTE FACE A LA PRISE DE DÉCISION

**IDENTIFICATION DES PROBLÈMES
PROPOSITION DE QUELQUES REMÈDES**



LE CONSTAT

Accidents d'aéronefs en France en 2009

255 ACCIDENTS ET 90 MORTS

dont 238 accidents et

89 morts pour l'aviation générale

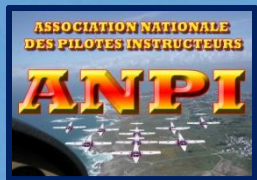
INADMISSIBLE

- Facteurs humains = 85%
- Préparation du vol et Météo
facteurs contributifs quasi permanents
- Prise de décision impliquée dans 90% des cas

La France = Bonnet d'Ane de l'Europe

3 fois plus d'accidents qu'au Royaume uni ₂

5 fois plus qu'aux Etats Unis.

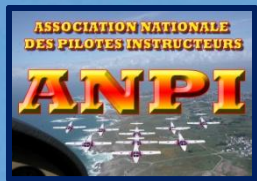


COMPRENDRE

- Piloter c'est **préparer, évaluer, décider** et exécuter
 - **Exercer la responsabilité d'un vol**, c'est
 - Examiner sa faisabilité (fonction de la connaissance des constituants)
 - **Décider de partir ou de reporter le vol**
 - Contrôler son déroulement et en fonction des événements
décider de continuer, faire demi-tour, se dérouter,
- Le vol **devrait** donc toujours **être le fruit du processus** :
 - **Constatations → Analyses → Décision → Actions**
- La prise de **décision** est donc **une des** fonctions clefs dans le bon déroulement du vol.

CONSTAT : L'accident résulte majoritairement d'une **mauvaise ou de mauvaises décisions.** →

Celles-ci doivent faire l'objet de la formation.



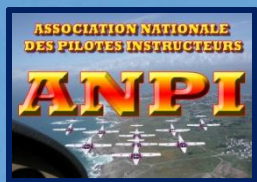
LA PRISE DE DÉCISION

Est faite de :

- Connaissances de ce qui peut se produire
 - Cette connaissance implique la perception des dangers **inhérents au pilote, au parcours ainsi qu'aux inévitables impondérables.**
- Pratiques : Comment apprendre à **préparer un vol, évaluer et réduire les risques** pour prendre les bonnes décisions.
- Motivation : **Essentielle** pour :
 - Inciter les pilotes **à maintenir et perfectionner leurs compétences**
 - **Acquérir de nouvelles** connaissances et pratiques nécessaires
 - Oser demander conseil en cas de doutes.

*La Motivation est **totale**ment insuffisante*

sans l'acquisition des pratiques et connaissances.



PRÉPARATION DU VOL ET PRISE DE DÉCISION

MOTIVATION

CONNAISSANCES

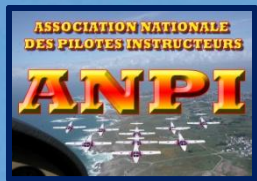
**PRATIQUES ET
ENTRAÎNEMENT**

FORMENT UN
TOUT INDISSOCIABLE
SUR LEQUEL
IL CONVIENT D'AGIR
PAR DIVERS MOYENS

AVOIR ÉTÉ FORMÉ OU INITIÉ A LA PRISE DE DÉCISIONS

PAS D'IMPASSE DANS LA PRÉPARATION DU VOL

**DÉCIDER ET AGIR
AVANT et PENDANT le Vol**

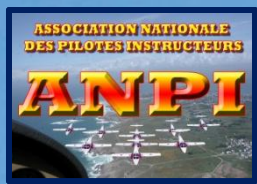


LA MOTIVATION

- S'enseigne et prend appui sur l'expérience
- Devrait se transmettre dans les habitudes de groupe (aéroclubs, associations, écoles...)
- Passe par une famille d'actions représentatives s'adressant à tous, (Instructeurs, pilotes de clubs ou individuels) par :
 - diaporamas ; films ;
 - **retours d'expériences**
 - etc..
- Est nécessaire mais ne peut aboutir
 - sans **développement** des connaissances,
 - ni **entraînements** pratiques.

Le challenge : motiver les pilotes à acquérir ou entretenir

- les connaissances nécessaires et
- à les **appliquer systematiquement**



LA MOTIVATION

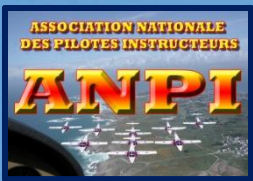
Deux écoles

- I. Expliquer que voler est dangereux, on peut tomber de haut et ça peut faire très mal, mais :
 - I. Tout risque si sévère soit-il, peut se réduire de façon considérable s'il est pris en connaissance de cause ;
 - II. Que cette prise en compte d'un risque réfléchi et connu peut être déterminant et devenir l'attrait principal de ce sport. (ex : alpinisme, voile, ski...).

CETTE ECOLE DEVRAIT ÊTRE LE FONDEMENT DU PROGRÈS

- II. Avoir une approche lénifiante, minimisant le risque et évitant toute interrogation sur la complexité du vol pour éviter de décourager les candidats.

CETTE DÉMARCHE IRRESPONSABLE EST A PROSCRIRE



LES CONNAISSANCES

Permettent d'évaluer les dangers et les risques.

Sans connaissance il n'y a pas conscience du risque donc pas d'évaluation ni de décision.

La préparation est déterminante dans :

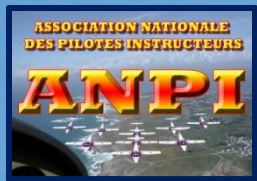
- la mise à jour et la réactivation de connaissances anciennes diffuses.
- la construction mentale du déroulement d'un vol et donc des impondérables pouvant s'y greffer.

Bien préparée au sol, une décision en vol coule de source.

Causes majeures relevées dans les analyses d'accident du BEA :

- La Météo (déficiences d'analyse et de représentation, méconnaissance ou non prise en compte de l'évolution du temps,...)
- L'Etat technique avion ou infrastructures mais dans la majorité des cas :
- L'Etat mental et physique du pilote et

la connaissance et conscience des ses propres limites.



LES PRATIQUES

PRENDRE CONSCIENCE DES DANGERS :

- Exercices en vols permettant de frôler les dangers « conscient → subconscient »
- **Outils** (films, simulations).
- **Discussions** avec les instructeurs et pilotes confirmés

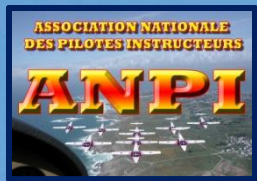
ACQUÉRIR LES MÉTHODES :

Canevas de préparation avec logique d'évaluation des risques avant le vol lors de sa préparation.

Analyses de risques sous forme élémentaire :

- o Qu'est ce que je risque en y allant → la vie
- o Qu'est ce que je risque en renonçant → la fierté,

La décision est évidente



Conclusion 1/2

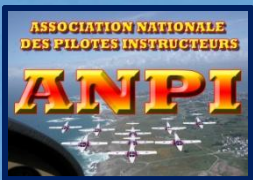
Avec Motivation, Connaissances et Pratiques

le nombre d'accidents **ne peut que** chuter fortement.

Monsieur « je sais tout » est un pilote dangereux. L'instructeur, par son expérience et conscient de tous ces dangers se doit de lui apprendre **l'importance de l'humilité face à cette complexité des choses de l'air et à la diversité des impondérables possibles** afin qu'il puisse envisager de devenir un jour ...

UN PILOTE SÛR.

Si les expériences se vivent, les solutions réalisées permettent d'en tirer nombre de bénéfices. Le fameux « Cela n'arrive qu'aux autres » risque bien un jour de se retourner contre cet excès de confiance.



Conclusion 2/2

LES PILOTES

correctement formés,

notamment à la prise de décisions,

et sérieusement encadrés et conseillés

ne peuvent reproduire que

conscience du risque et respect de leurs possibilités.

« Voler n'est pas intrinsèquement dangereux,

mais ce **privilège n'admet**

ni l'insouciance,

ni l'incapacité

ni la négligence. »₁



**Merci
de votre attention**

JEAN-PIERRE MAGNY
JEAN-PIERRE MAGNY