

Transparent 2 Gestion du risque

Notre thème principal aujourd'hui est la propension à assumer des risques. Courir des risques, nous devons le reconnaître, fait partie de la nature humaine. Voici quelques exemples.

Transparent 3 Everest

Les montagnes nous attirent. La randonnée en montagne et l'alpinisme sont des occupations de loisirs appréciées. La plupart d'entre nous diraient instinctivement que l'alpinisme est plus dangereux que la randonnée en montagne. Or ces 12 dernières années en moyenne, 32 personnes par an se sont tuées en Suisse en pratiquant l'alpinisme, alors que 47 randonneurs sont morts, toujours en moyenne annuelle. Certes, on compte beaucoup plus de randonneurs que de varappeurs, mais la randonnée ne semble donc pas si inoffensive... ou serait-elle dangereuse parce qu'on sous-estime ses difficultés?

Bien des gens prennent délibérément des risques connus et considérables, surtout si le but atteindre s'accompagne d'une vive excitation pour la ou les personne(s) concerné(e). Par exemple, le "toit du monde".

Transparent 4 Statistiques de l'Everest

Dans une statistique d'accidents survenus sur l'Everest, 1993 apparaissait comme „meilleure année“: pour 129 personnes parvenues au sommet, on a compté 8 morts.

1996 a par contre été la plus mauvaise année, avec 98 alpinistes au sommet et 15 morts. Les rapports entre victoires sur l'Everest et décès ont donc été respectivement de 16:1 et 6,5:1: un risque véritablement élevé, pas vrai?

Transparent 5 Annapurna

La montagne la plus dangereuse (d'un point de vue statistique) est visiblement l'Annapurna.

Transparent 6 Statistiques de l'Annapurna

154 personnes ont gravi ce sommet jusqu'à 2008, et 60 n'en sont jamais revenues. Ainsi pourrait-on dire que pour un alpiniste, statistiquement, la probabilité d'atteindre la cime de l'Annapurna n'est que deux fois et demie celle d'y laisser la vie!

Sur une telle montagne naturellement, le risque individuel pour Ueli Steck est nettement moins grand que pour un alpiniste amateur exagérément ambitieux. Nous n'entendons pas répondre aujourd'hui à la question du pourquoi l'humain encourt des risques, mais nous nous efforcerons de gérer ces risques.

Transparent 7 (Vide)

Nous sommes tous des vélivoles – pour différentes raisons. Mais un aspect nous est commun à tous: nous nous exposons à des risques quand nous montons dans nos planeurs, bien que pour la plupart d'entre nous probablement, le risque encouru en volant soit plutôt un effet collatéral indésirable. La motivation individuelle pour la prise de risque n'est pas toujours égale non plus, pouvant même varier pour un risque existant. 1^{er} exemple: circulant en voiture, nous nous traînons derrière un tracteur que nous aimerions dépasser. Le trafic venant en sens inverse est peu dense, mais les intervalles entre véhicules, quand même un peu "justes". Plus notre temps de blocage derrière le tracteur se prolonge (avec formation probable d'une queue de plus en plus longue de véhicules derrière nous), plus augmente notre disposition à prendre le risque de doubler en profitant d'un intervalle de plus en plus réduit entre les voitures arrivant en face. 2^e exemple: Nous survolons le Valais en planeur à altitude confortable, et voulons revenir vers l'Oberland bernois. Mais quelques développements nuageux s'y accumulent et tous les cols

sont bouchés. Des trouées apparaissent quand même, mais on ne discerne pas bien si une traversée (par exemple vers Zweisimmen ou Reichenbach) serait possible. L'option alternative serait d'attendre, en atterrissant peut-être plus tard en Valais. Les conséquences influencent notre décision de tenter ou non un essai. Si nous participons au Championnat suisse à Thoune et si nous nous trouvons en position prometteuse pour une victoire du jour et un bon classement général, notre estimation du risque ne sera alors vraisemblablement pas la même que si nous effectuons un simple vol touristique, sans enjeu quant au moment où nous regagnerons le versant nord des Alpes. De même, si notre aérodrome d'attache est à Sion, une traversée vers l'Oberland bernois ne nous semblera pas pertinente – et nous pourrions affirmer en toute bonne foi, autour de la bière du soir, qu'un vol de retour sur Berne aurait été bien trop risqué aujourd'hui.

Nous tenterons aujourd'hui de trouver des possibilités quant à la manière d'identifier systématiquement les risques, et de réduire de manière ciblée les risques existants. Lors de la préparation de cet atelier, nous avons mené des discussions intensives sur le thème de l'attitude et de la disposition des pilotes à prendre des risques. À première vue, dans la série d'accidents survenus ces dernières années en Suisse, aucun "fil rouge" manifeste ne semble apparaître. Mais les enquêtes sur ces accidents ont révélé que le risque encouru est en grande partie déterminé par l'attitude des pilotes. Que signifie d'ailleurs: „trop grand risque“? Chacun est-il toujours conscient de l'importance des risques qu'il prend? Un exemple: nous avons tous déjà effectué des centaines de contrôles pré-vol, et en règle générale, tout est toujours en ordre. Mais si maintenant, je n'ai „pas le temps“ pour ce contrôle (pour cause de pause de midi), est-ce un problème? La réponse d'un pilote à une telle question nous permet d'estimer sa propension au risque.

D'une part, l'attitude d'un pilote dépend de son caractère. D'autre part, elle est marquée par son environnement, son club et ses camarades. Ainsi, de la même façon (sérieuse ou décontractée) qu'il vivra son activité sur l'aérodrome comme débutant dès le premier jour, son comportement sera équivalent dans l'avenir.

En tant que pilotes, nous devons apprendre le métier du vol. Ce qui peut être très exigeant, en fonction de la manière dont nous volons, et dans quel environnement. Il tombe sous le sens que le risque en vol est d'autant plus grand que le pilote est mal formé.

Transparent 8 Bonne formation

1. Une bonne formation est le premier élément pour minimiser le risque

Avec la licence, le "feu vert" nous est donné pour tenir les commandes d'un aéronef sous notre propre responsabilité. Mais pour qu'il ne s'agisse pas là d'une „licence to kill“, notre investissement doit se poursuivre. Perfectionnement et entraînement sont requis. Quiconque n'est pas prêt à se mobiliser comme il se doit encourra un risque accru dans les airs. Quelle doit être l'intensité de cette mobilisation? Voyons ce qu'exige la loi.

Transparent 9 Entraînement minimal

Vous voyez déjà ici les exigences qui seront valables pour les nouvelles licences de l'EASA. Ainsi durant les 24 derniers mois, au moins 5 heures et 15 décollages doivent avoir été effectués comme PIC sur planeurs ou motoplaneurs (à l'exclusion des TMG), et

- 2 vols-école attestés avec un instructeur de vol, pour qu'il soit satisfait au nécessaire entraînement minimal.

Pour les titulaires de l'extension aux TMG, des exigences plus strictes que précédemment sont désormais en vigueur:

- au moins 12 heures de vol comme PIC sur TMG, y compris 12 décollages et atterrissages, et
- au moins 1 heure de temps de vol comme enseignement de rafraîchissement sur TMG, avec

un instructeur de vol, au cours des 24 derniers mois.

Transparent 10 Baromètre d'entraînement

Nous pouvons évaluer notre entraînement dans le baromètre d'entraînement, que la plupart d'entre vous connaissent (espérons-le).

Aspect intéressant: la différence entre les versions anglo-saxonne et allemande du baromètre d'entraînement (respectivement 6 et 12 mois)!

Si j'entre maintenant l'entraînement minimal légal dans le baromètre d'entraînement (je prends la version anglaise à 12 mois), le résultat apparaît comme suit.

Transparent 11 Entraînement minimal dans le baromètre d'entraînement

Sont réclamés: 2,5 heures et 7,5 décollages durant les 12 derniers mois.

Nous sommes profondément dans le rouge! Le minimum légal ne semble donc pas être le critère correct s'il s'agit de définir un entraînement minimal raisonnable! À quoi ressemble la réalité? Quelle dose d'entraînement le pilote suisse moyen présente-t-il? Je n'ai connaissance d'aucune statistique listant les nombres exacts d'heures et de décollages des vélivoles helvétiques. J'ai rassemblé les chiffres de 2012 pour trois groupes, et table sur le fait que cette moyenne peut constituer une valeur médiane suisse.

Le pilote moyen de ces associations a accompli 20 décollages et 26 heures l'année dernière. Ce qui paraît déjà un peu mieux.

Transparent 12 Entraînement moyen dans le baromètre d'entraînement

Si j'entre un peu dans les détails, on voit apparaître quelques (peu nombreux) pratiquants fréquents qui, avec plus de 100 heures, embellissent les statistiques globales. Environ 30 % des pilotes sont dans le vert, 20 % dans le jaune et près de 50 % dans le rouge! En règle générale, les pilotes expérimentés ont suffisamment d'heures et sont donc dans la "tranche plus basse" pour les décollages.

Mais nous devons aussi distinguer les objectifs en vue desquels un pilote vole. Quiconque effectue des vols de distance ou même des concours requiert plus d'entraînement qu'un pilote plus "casanier", habituellement confronté lors de ses vols à des situations moins complexes. Un sportif de compétition ou de haut niveau doit s'entraîner quotidiennement pour avoir une chance de se placer en tête dans une liste de classement. Mais quel vélivole peut donc s'offrir le luxe de voler plusieurs fois par semaine? Un exercice néanmoins à notre portée serait un entraînement mental quotidien.

Transparent 13 Bonne formation, entraînement suffisant

Le deuxième élément pour une minimisation du risque est donc un entraînement actuel adapté.

Aucun vélivole en Suisse, vraisemblablement, ne montre trop d'entraînement; il en faudrait certainement nettement plus que ce qu'exige le législateur. Le baromètre d'entraînement est un bon moyen auxiliaire. Il y est brièvement décrit, pour tous les domaines, où les risques se dissimulent.

Transparent 14 "Highlights" du baromètre d'entraînement

Dans la version anglaise, les formulations sont encore un peu plus énergiques que dans l'allemande.

La formation et l'entraînement constituent la base. Nous arrivons ensuite dans le domaine du "réglage fin". Comment pouvons-nous mieux maîtriser le risque dans notre activité aérienne quotidienne? **C'est ici que vous entrez en jeu, les Safety Officers, instructeurs de vol...**