

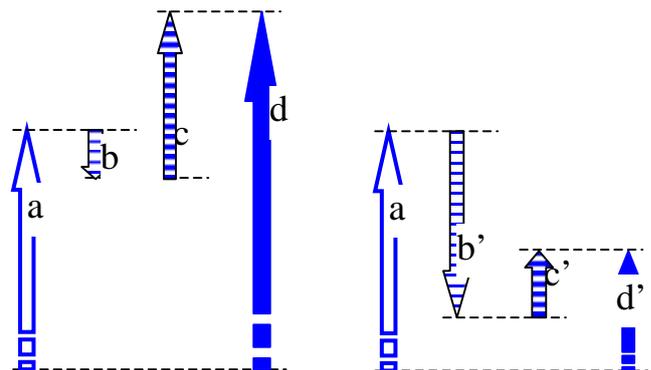


Le précédent numéro de REC info évoquait les possibilités d'action d'une personne comme le résultat de capacités physiques combinées aux contraintes du milieu extérieur et les facultés de compensation individuelles. Un schéma analogue peut-il être appliqué aux **capacités mentales** ?

Au cours de sa formation initiale, un stagiaire acquiert des savoir-faire et des connaissances aussi bien dans le domaine technique que dans celui des facteurs humains. Cet ensemble correspond à un programme d'instruction. La délivrance d'une licence atteste qu'un niveau satisfaisant est atteint. La somme de ces aptitudes initiales peut, au cours du temps, **s'affaiblir ou se renforcer**.

Voyons d'abord les facteurs qui contribuent à diminuer les capacités mentales ! Certains, tels que l'hypoglycémie, ont déjà été évoqués dans le précédent numéro de REC info. D'autres surviennent graduellement avec le temps, comme l'oubli progressif des connaissances non exploitées ou la détérioration accélérée des savoir-faire inutilisés. L'opérateur qui exerce peu voit ses capacités se dégrader. C'est notamment le cas du nouveau pilote qui, restant plusieurs mois sans voler après l'obtention de sa licence, ressent de la gêne pour prendre les commandes d'un aéronef. Cette gêne peut même provoquer de l'appréhension.

Considérons ensuite les facteurs d'amélioration des capacités mentales ! Dans tous les domaines, l'entraînement régulier stabilise les connaissances et les compétences. C'est particulièrement le cas en aéronautique où les acquis de la formation sont durablement consolidés par la reproduction de méthodes et d'exercices enseignés par l'instructeur. De plus, cette pratique permet au pilote d'explorer graduellement de nouveaux domaines. Par l'expérience, il acquiert ainsi de nouvelles connaissances. Enfin, un individu peut augmenter certaines de ses performances en dehors de la réalisation de l'activité. Lorsqu'il n'est plus aux commandes, le pilote peut consacrer son attention aux points délicats d'un vol, aux risques rencontrés, aux faiblesses de ses propres savoir-faire et aux solutions envisageables. Il devient progressivement un acteur expérimenté.



Après sa formation initiale (a), le nouveau pilote vole régulièrement. Il oublie peu (b) et augmente beaucoup son expérience (c). Ses possibilités mentales (d) progressent rapidement.

L'opérateur qui reste inactif après sa formation initiale (a), oublie beaucoup (b') en acquérant très peu d'expérience (c'). Ses possibilités mentales (d') dans le domaine aéronautique régressent alors.

Les possibilités mentales dépendent donc d'aptitudes induites par la formation initiale, puis réduites ou étendues au cours du temps par divers facteurs qui tiennent à l'individu lui-même. D'autres éléments peuvent consolider utilement les capacités mentales. Ce sont par exemple les récits d'autres personnes qui ont acquis des compétences nouvelles à partir de situations inhabituelles.

Grâce à une diffusion généralisée, le compte rendu transmis au REC alimente la réflexion et enrichit les connaissances de tous. C'est pourquoi, dans ce dernier numéro de REC info pour l'année 2005, nous remercions les auteurs de comptes rendus et vous encourageons à participer tous au retour d'expérience. Pendant les fêtes de fin d'année, le REC fonctionne normalement.

Les conseils de sécurité qui résultent directement de la lecture des textes sélectionnés ne sont pas explicités. *Seuls quelques commentaires ou propositions de réflexions sont portés en italique.*

1. Incursion dans une CTR de classe A

renoncer à ce vol. Comme je suis presbyte depuis quelques années, je dois utiliser des lunettes de vue pour lire la carte lorsque la luminosité est faible.

recalage du directionnel ou l'absence de suivi carburant.

J'utilisais depuis peu un GPS personnel amovible muni d'une base de données aéronautique mais sans cartographie. Au début du vol, je me suis familiarisé avec son fonctionnement. Après le demi-tour, je me suis reposé aveuglément sur cet équipement. Il m'indiquait la route 275 vers le VOR de Pontoise et non ma position par rapport à une route sélectionnée (par exemple 265) ou par rapport à des limites d'espaces aériens. En réalité, je n'ai jamais suivi de formation pour l'utilisation du GPS. Si j'avais pris la peine de changer l'OBS et la fréquence sur le boîtier du récepteur VOR, je ne me serais jamais égaré. »

L'utilisation de systèmes complexes mal connus peut entraîner plus de gêne que d'aide.

2. Décollage avec du vent arrière

L'auteur du récit dispose d'une expérience encore fragile. Il entreprend un voyage en VFR sans difficulté. Confronté à des conditions inattendues, le sentiment de bien-être fait place à l'inquiétude qui, compromettant le jugement et la pondération, conduit à l'erreur.

« Une collègue de travail me demande depuis quelques temps de lui faire découvrir l'agrément du vol en avion léger. Un après-midi libre nous offre l'opportunité de réaliser un voyage vers un aéroport éloigné d'environ deux cents kilomètres. La première étape se passe exactement comme prévue. Grâce à un taxi, nous pouvons nous rendre dans le centre de la ville desservie par cet aéroport. Le monomoteur de mon aéroclub a permis un dépaysement rapide. Il fait très beau, nous sommes ravis.

En fin d'après-midi, nous retournons vers notre aérodrome de rattachement. Le ciel commence à se couvrir. Les actions de pilotage, les radiocommunications, le suivi de la navigation se déroulent normalement. Vers la moitié du trajet, je constate que le plafond s'abaisse fortement et la visibilité diminue. Le souvenir des comptes rendus d'accidents et d'incidents renforce ma décision d'atterrir sur le petit aérodrome près duquel passe ma route. Il n'y a aucun trafic, le vent est calme. J'atterris et stationne près de la pompe à carburant car je prévois un avitaillement complémentaire pour le cas où la suite du trajet ne se ferait pas en ligne droite ! Une pluie fine commence à tomber. Inquiets par l'incertitude d'arriver à destination à l'heure prévue, ma collègue et moi commençons à échafauder d'in vraisemblables prétextes.

Le choix de points tournants près d'aérodromes en facilite la recherche en cas de déroutement.

Fort heureusement, une personne de l'aéroclub vient à notre rencontre. Nous achetons du carburant puis, dans les locaux de l'association, nous consultons les informations météorologiques en buvant un café. L'amélioration prévue nous rassure. Effectivement, au bout d'environ une heure, le vent apparaît et le ciel se dégage. Un signe du destin ?

Nous saluons chaleureusement notre hôte et nous nous installons à bord. Promptement, j'exécute les opérations pour le départ puis je remonte la piste, m'aligne et décolle. L'avion roule longuement, ce que j'attribue à l'herbe haute et mouillée. La vitesse de décollage approche en même temps que la fin de la piste. Je décolle et frôle la cime d'une haie d'arbres. En survolant l'aérodrome pour reprendre la navigation, je comprends ma méprise : j'ai utilisé pour le décollage le même QFU que pour l'atterrissage, mais, entre-temps, un vent d'au moins 15 kt de secteur arrière s'était levé. Nous arrivons à destination sans difficulté, mais plus tard que prévu...

Puis-je expliquer mon erreur ? Je compte une centaine d'heures de vol et, depuis l'obtention de ma licence de pilote privé, j'en effectue environ quinze par an. Je suis basé sur un aérodrome équipé d'une grande piste en dur, avec des paramètres transmis depuis une vigie. Avec le temps, j'ai perdu l'habitude de préparer les vols (météo, NOTAM, ...). Ce dernier voyage était particulièrement improvisé. De plus, la crainte d'une immobilisation sur l'aérodrome de déroutement puis le retard pour le décollage avaient produit un état de nervosité et de précipitation. »

3. Franchissement de zones réglementées

A la fin de sa formation, l'auteur de ce compte rendu disposait de connaissances correspondant aux programmes de formation. Pendant sa vie professionnelle, il a acquis une grande expérience : ses compétences se sont étendues dans certains domaines mais ont régressé dans d'autres.

« Un jour de semaine, seul à bord d'un monomoteur de l'aéroclub, je décolle d'un aéroport civil A (en CTR de classe D) pour me rendre vers un aérodrome B situé à environ cent cinquante kilomètres. Juste après le décollage, je reçois la consigne de me reporter sur le point ... à 1 500 pieds. Au survol de ce point, le contrôleur me demande d'appeler X sur la fréquence ... Il s'agit de l'organisme gestionnaire de la zone militaire contiguë. J'indique au nouveau contrôleur ma position, ma destination et mon souhait de monter au niveau de vol 55. Ce dernier me répond qu'il a le contact radar et me demande de conserver le même code transpondeur en transitant à 1 500 pieds QNH.

La zone militaire est probablement une S/CTR de classe D.

Je poursuis en profitant de l'agrément d'un vol par très beau temps ; la radio me laisse tranquille. Bientôt, j'approche de l'aérodrome de destination B. En abordant le dernier point de report, j'appelle le contrôleur :

"-... pour clôturer et passer avec ...B

- ... je vous signale que vous êtes dans la CTR de ...Z et que vous venez de franchir les espaces aériens de ...Y sans contact radio. Vous pouvez quitter. Au revoir."

Je réfléchirai plus tard à la CTR et aux espaces aériens. Après obtention des paramètres, j'atterris sur l'aérodrome de destination sans autre difficulté.

Arrivé au parking, moteur arrêté, je consulte la carte. La CTR de Z est de classe D, les espaces aériens de Y sont gérés par un organisme militaire. Le contrôleur de X, avec qui j'étais en contact radio et radar, ne m'a jamais demandé de changer de fréquence.

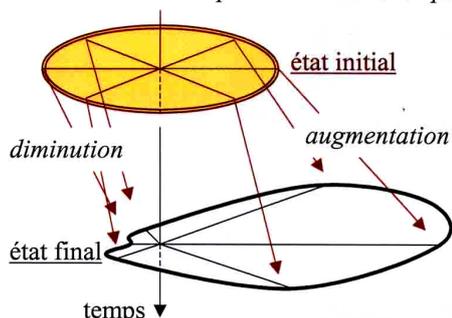
Je mesure l'étendue et la gravité de mes erreurs. Après ma formation, je n'ai piloté que des avions de transport en IFR pendant près de trente ans. Récemment, j'ai décidé de renouveler ma licence de pilote privé. J'ai effectué les formalités nécessaires, pris des leçons de pilotage avec un instructeur et enfin passé avec

Le contenu d'une formation doit être adapté au passé du stagiaire.

Pour un instructeur habitué à dispenser une formation initiale, la relation avec un stagiaire déjà fort expérimenté exige de nouveaux repères.

succès l'examen en vol VFR. J'utilisais alors l'avion léger le week-end. Pour l'examen en vol sur l'étape A-B, un dimanche matin, le niveau de vol 55 m'avait été accordé et les transferts radio avaient été déclenchés par les contrôleurs TWR (tour) et APP (approche). Ils semblaient considérer mon vol comme un IFR. J'avais oublié que cette assistance était rare en VFR, surtout lorsque le trafic est dense. »

Evolution des compétences avec le temps



Au cours du temps, les possibilités d'un opérateur peuvent se renforcer dans les domaines d'activité habituels et diminuer dans les autres.

4. Nouveaux codes METAR et TAF

De nouveaux codes de METAR et de TAF figurent dans l'AIC n° 18/2005 série A. Des informations plus complètes sont diffusées par AEROWEB sur www.meteo.fr et sur www.sia.aviation-civile.gouv.fr

« 161500 LF.. 161500Z AUTO 01010KT 340V040 9999NDV FEW026/// 15/10 Q1015
TAF FC LF.. NIL
TAF FT LF.. 161700Z 160018 VRB03KT 9999 BECMG 0002 2000 BKN004... »

AUTO : le METAR fournit des valeurs mesurées par des moyens automatiques.
VisibilitéNDV : No Directional Visibility : les variations de la visibilité selon la direction ne peuvent être indiquées.
Nébulosité/// : la présence de Cb ou de TCu ne peut être affirmée.
TAF FC : TAF court 9 h **TAF FT** : TAF long 18/24 h.

REC info est aussi disponible sur www.bea.aero (symbole REC sur la page d'accueil). Courrier électronique à rec@bea-fr.org.

Ce document est destiné à être reproduit, diffusé, affiché. Des extraits peuvent être utilisés dans d'autres publications à condition que le but poursuivi soit la prévention des accidents et que l'origine de l'extrait soit précisée.

Le REC (Recueil d'Evénements Confidentiel) a été créé en concertation avec la DGAC, la FFA, la FFVV, la FFPLUM, l'ANPI, l'AOPA, le SNIPAG, le GFH-SNEH, France Voltige ainsi que divers regroupements de pilotes professionnels de l'aviation générale.