

ENCORE EUX !

→ A la lecture des Rex de cette année, j'ai constaté que nous avons eu :

3 cartwheels au décollage,
1 planeur endommagé pour décollage avec herbe haute,
4 problèmes avec les remorqueurs suite à des procédures mal réalisées,
2 verrières non verrouillées,
3 décollages ou tentatives de décollage avec des aérofreins non verrouillés,
2 incidents suite à des confusions de commandes,
2 décollages avec des commandes mal branchées,
1 décollage avec des outils oubliés dans le planeur

Il ne s'agit bien entendu que des incidents reportés, j'en profite pour remercier les pilotes qui nous font partager leur expérience.

UN POINT COMMUN ENTRE TOUS CES INCIDENTS / ACCIDENTS ?

Tous sont la conséquence d'une procédure mal réalisée ou de règles de l'art non observées aussi bien en piste qu'à l'atelier. Pourtant ces événements nous sont bien connus, nous sommes confrontés aux mêmes erreurs chaque année.

Pour ma part, j'ai encore ces dessins de sécurité des vols en tête ; ceux placardés dans le hangar, dans le bureau du club. Ils me reviennent à l'esprit régulièrement au sol ou en vol.

Alors que je suis le regard vissé sur le planeur que je viens de détecter, je me rappelle un dessin nous invitant à chercher celui que je n'ai pas encore vu mais qui pourrait provoquer la collision. Mon regard redevient alors mobile.

...

ENCORE EUX !

J'entends parfois que mettre des affiches ne sert à rien car les pilotes ne les regardent pas. Pourtant 30 ans après, ces images que j'ai vues gamine guident encore mes actions aujourd'hui.

Bien sûr j'ai encore en tête les injonctions de mes instructeurs " sécurité ", " la bille ", " ta vitesse ",...

Il y a aussi les exemples bons ou moins bons des autres pilotes du club. Bref, nous sommes multi sensoriels, chacun avec sa propre sensibilité. Ainsi il n'y a pas de bon canal, ni de canal inutile pour faire passer les messages de sécurité. C'est la multiplication des messages et leurs cohérences qui finit par être bénéfique.

Mais je sais aussi que je ne suis pas infaillible.

Quelle que soit la qualité de la formation que j'ai reçue, la routine, la fatigue, la précipitation me guettent. **Il me faut toujours être vigilante pour ne pas tomber dans le panneau. Faire attention !**

Ce que l'on nous a répété petit et ce que l'on répète souvent à nos enfants. " faute d'inattention ! " figure dans la marge des copies d'écolier... Mais au fait, qu'est-ce que cela signifie pour le vélivole ? Être concentré sur ce que l'on fait.

→ **Au moment du départ**, faire abstraction des copains qui racontent des blagues. Demander à ceux qui viennent gentiment discuter de nous laisser quelques minutes pour se concentrer et faire les actions avant décollage dans la sérénité. Se laisser quelques minutes pour observer l'environnement : le vent au sol, le défilement des cumulus, leurs positions par rapport au terrain. Chercher les planeurs en l'air, regarder s'ils montent ou s'ils vont se poser. Écouter les trafics pour comprendre les trajectoires des uns et des autres.

→ **C'est aussi lorsque l'on pense avoir fait toutes les actions qu'il faut les vérifier une dernière fois.**

Faire les actions avec attention, c'est poser le regard sur la commande que l'on s'apprête à actionner pour vérifier que c'est la bonne et vérifier encore qu'on l'a bien positionnée où elle doit être. C'est verrouiller sa verrière dès qu'on l'a fermée et fermer aussi le fenestron.

C'est donc aller au bout de l'action et ne pas l'interrompre au milieu, puis vérifier ensuite.

→ **Faire attention, c'est garder en tête les bonnes pratiques :** jeter un œil sur le planeur et vérifier que l'on a bien retiré éclipse et trolley avant de monter dedans.

C'est garder la main sur la poignée jaune au décollage au treuil, c'est avancer de local de zones posables en local zones posables et préparer sa vache sans précipitation.

Bref c'est s'astreindre à un peu de discipline car on ne monte pas dans un planeur comme on monterait sur un vélo.

C'est important lorsque l'on vole beaucoup car c'est un rempart contre la routine. C'est important lorsque l'on vole peu ou lorsque l'on débute car cela structure la pratique et évite d'oublier des choses.

C'est important pour tous comme rempart à la précipitation, à la fatigue insidieuse, aux tracasseries du quotidien. Si l'on demande à un professionnel de ne pas voler lorsqu'il est fatigué ou préoccupé, les pilotes viennent voler au club pour se changer les idées...

Il est impératif de comprendre ce que l'on fait et pourquoi on le fait. Cela permet d'éviter bien des mauvaises surprises qui seront autant de source d'inquiétude en vol et du coup autant de mauvais souvenir. **Combien arrêtent les vols parce qu'ils ne se sentent pas suffisamment à l'aise ou parce qu'ils se sont fait peur ?**

C'est les procédures : actions et vérifications scrupuleuses nous permettent d'éviter les oublis, les erreurs si faciles à commettre à l'origine d'incident ou d'accident chaque année.

Alors ayons un œil attentif pour nous ou pour les autres, en piste ou dans l'atelier.

Pilotes de planeur, de remorqueur, treuillard, instructeurs ou aide en bout d'aile, soyons attentifs pour nous et pour les autres, c'est ensemble que nous ferons avancer la sécurité.

Gardons tous ces événements dans un coin de notre tête afin de ne pas reproduire chaque les mêmes erreurs.

Faisons que tous ceux qui ont témoigné ne l'aient pas fait pour rien et que notre activité reste un plaisir !



Véronique Chiti
Instructeur avion & planeur.
Pilote inspecteur avion & planeur à la DGAC.