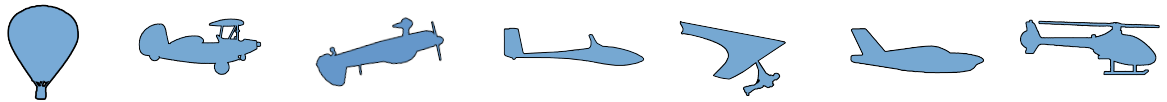




LES RISQUES      GENERALITES

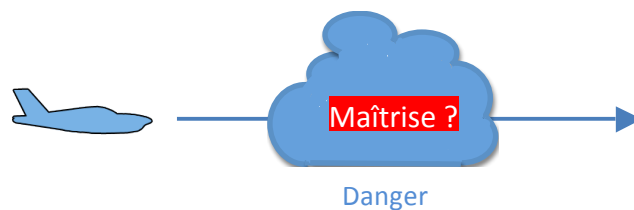


Le pilote et les risques

L'accident c'est une confrontation à un risque qui s'est mal terminée : un atterrissage vent de travers mal négocié, une perte de contrôle dans des conditions de vol exigeantes... Pilote, vous devez éviter ces situations accidentogènes. La perception des risques liés à la pratique de votre activité est un des moyens pour y parvenir. Voici quelques connaissances destinées à améliorer la compréhension de votre activité sous l'angle des risques.

Risque ou danger ?

Avant d'aborder la notion de risque il nous faut parler des dangers puisque en aéronautique c'est la confrontation, ou l'exposition, aux phénomènes dangereux, c'est à dire à une menace physique, qui devient un risque. Donc si vous connaissez les dangers vous pourrez déjà les éviter, comme le survol montagneux avec du vent fort qui va générer des rabattants, alors que cette aérologie particulière vous est étrangère. Dans certains cas la confrontation au danger est possible, mais elle doit alors toujours être conditionnée par sa maîtrise : on maîtrisera le risque de givrage du carburateur par la connaissance de son domaine d'apparition et la technique d'utilisation du réchauffage carburateur.



## Gravité et probabilité

Le risque c'est donc la confrontation à un danger qui ne serait pas maîtrisé et qui serait susceptible (probabilité) de provoquer un évènement plus ou moins important (gravité). Partir en vol sans effectuer les vérifications d'usage est susceptible d'entraîner un risque : les NOTAMs qui n'ont pas été vérifiés. Ce risque peut-être plus ou moins important: le complément de carburant n'a pas été fait. Plus le risque est probable et plus il est grave, plus il devient critique. Si vous volez systématiquement (forte probabilité) sans vérifier un élément essentiel de votre machine (forte gravité) la criticité du risque est importante.

## La méconnaissance des dangers est un facteur de risque

On mesure donc le niveau du risque en multipliant sa gravité par sa probabilité, mais il est courant d'utiliser un troisième facteur qui est sa non détection. Si par méconnaissance le risque n'est pas identifié alors la probabilité d'y être confrontée devient beaucoup plus importante. Le pilote va s'engager dans une vallée sans s'apercevoir qu'elle remonte et se rétrécit, il va poursuivre sa navigation malgré des signes précurseurs de dégradation météo qui n'ont pas de sens pour lui.

## L'expérience et la gestion des risques

La perception des risques va augmenter avec l'expérience et améliorer le jugement du pilote et la qualité de ses décisions. Il sera alors capable de percevoir des combinaisons à risques comme la brume dans un survol maritime qui pourra occulter l'horizon, ou l'arrivée sur un aérodrome inconnu à une heure de pointe... Il identifie ces contextes particuliers. Certaines combinaisons sont évidentes, d'autres moins, aussi le pilote expérimenté ira jusqu'à envisager des scénarios à risques : Et si je ne suis pas arrivé avant le coucher du soleil ? Et si le vent se renforce ? Et si la visibilité diminue encore ?

## La prévention et la précaution, deux approches complémentaires

La prévention se base sur les connaissances, comme la connaissance des phénomènes dangereux, la connaissance de vos limites. Vous avez identifié du vent de face, vous prenez plus de carburant.

La précaution consiste à adopter un comportement de prudence en l'absence de la connaissance précise des dangers ou des risques suspectés ou réels. Dans le doute cela consiste à augmenter ses marges de sécurité par rapport au danger perçu ou probable : attendre que la visibilité augmente, contourner la TMA avec un cheminement plus long mais plus aisé, demander une autre piste, annuler son vol ... Vous ne sentez pas trop la situation !

## Le risque objectif ou subjectif ?

Il existe un écart entre le risque réel ou objectif et le risque perçu ou subjectif. La méconnaissance, l'inexpérience, sont des éléments qui sont logiquement cause de ce décalage. Une autre composante de la perception subjective du risque est la sous évaluation des risques pris par soi-même, contrairement à ceux pris au travers d'un tiers (la peur dans un avion de ligne est le plus souvent subjective...). L'individu effectuant lui-même l'activité ressent un sentiment de maîtrise des risques (risques subjectifs). Beaucoup de formations, d'informations visent à réduire l'écart entre le risque subjectif et le risque objectif (c.f. fiche : perception des risques).

## Le risque et le règlement

En aéronautique le règlement est principalement un outil de gestion des risques. Or, celui-ci doit s'adapter à de nombreux cas de figure pour éviter de bloquer le système. Cette nécessité est souvent

traduite en compromis qui vont laisser la porte ouverte à certains risques si l'on n'y prend pas garde. Au coucher du soleil plus 15 mn au fond d'une vallée par temps couvert il fait nuit alors qu'en plaine par beau temps il fait grand jour. Contrairement au transport public où rien n'est laissé au hasard, en aviation de loisirs le domaine est beaucoup plus « ouvert », beaucoup moins « prescrit ». Il faut en être conscient dans la mesure où les dangers sont par conséquent beaucoup plus nombreux ; leur connaissance devient alors essentielle. Beaucoup d'accidents se produisent alors que les règlements sont parfaitement respectés.

## Il existe autant de niveau d'acceptabilité des risques que de pilotes

Chaque pilote possède sa propre perception des risques qui va déterminer son niveau d'acceptabilité. Perception et acceptation vont être conditionnées par : sa formation, son expérience, son éducation, ses croyances (culture). Autant de facteurs qui vont influencer sur ses raisonnements et son attitude. On doit évoquer également les comportements téméraires, plus particulièrement chez certains jeunes pilotes à la recherche de leur limite.

## Ce que vous devez retenir

- ✓ L'accident c'est une confrontation à un risque qui s'est mal terminée.
- ✓ La sécurité se caractérise soit par une absence de dangers, soit par leur contrôle.
- ✓ Les risques sont plus ou moins critiques en fonction de leur probabilité et leur gravité.
- ✓ Les pilotes sont davantage vulnérables quand ils ne sont pas conscients des dangers qui les menacent.
- ✓ La connaissance du danger provoque un état de vigilance avec son effet protecteur. Elle réduit l'écart entre le risque perçu et le risqué réel.
- ✓ Peu expérimenté c'est souvent le principe de précaution qui doit prévaloir chez le pilote, c'est à dire la prudence ajoutée à la vigilance.
- ✓ La conscience des risques est proportionnelle à l'expérience. Plus les pilotes sont expérimentés, plus ils deviennent naturellement prudents.
- ✓ Les règlements évitent certains risques mais ne garantissent pas la sécurité.

\*\*\*\*\*