

Novembre 2023

Les « sorties club » font partie intégrante de l'activité de nos aéro-clubs dont leurs Présidents détiennent la responsabilité juridique **de l'organisation et de la supervision**.

Plusieurs accidents survenus au cours de telles sorties, qu'ils soient récents ou plus anciens, mettent en lumière la nécessité qu'un encadrement **efficace, réfléchi et raisonné** soit mis en place vis à vis de cette activité particulière.

Voici quelques pistes à explorer et beaucoup de questions qu'il convient de se poser sur la mise en oeuvre de ces « sorties club » :

Les concepts de base :

Qu'est-ce qu'une « sortie club » ?

Est considérée comme « sortie club » une sortie à 2 aéronefs¹ ou plus de la même structure ou de structures associées, qui présente la **particularité de réunir et fédérer l'ensemble des participants autour d'un seul et même objectif**.

La volonté tant individuelle que collective d'atteindre/de réaliser cet objectif commun induit obligatoirement des **risques particuliers** rarement abordés pendant la formation et qu'il convient en conséquence de mieux appréhender afin que des barrières de sécurité efficaces puissent être mises en place pour limiter au maximum la survenue d'événements indésirables.

La prise de décision

Que ce soit dans le cadre de la formation initiale comme dans celui de la formation continue, les pilotes de club sont formés à la prise de décision individuelle et non à la prise de décision collective. Or, que ce soit au niveau de la prise de décision initiale relative au maintien, report ou annulation de la sortie, ou au niveau de la prise de décision en temps réel lors de sa réalisation, le processus est cette fois-ci collectif (groupe de taille plus ou moins importante au départ, scindé ensuite en sous-groupes de taille plus réduite, *i.e.* un par aéronef).

Le problème est amplifié de par le fait que la composition de chaque sous-groupe fait généralement état de plus d'un pilote à bord de chaque aéronef, ce qui est susceptible d'entraîner une forme déguisée de travail en équipage pour laquelle les pilotes n'ont été ni formés, ni préparés.

Les effets indésirables potentiels liés à la dynamique de groupe

Une décision collective est rarement conforme aux décisions prises individuellement, suite à des biais et processus qui exercent une influence significative. On peut par exemple noter que plus le nombre de participants est important, plus les prises de décisions sont longues et difficiles.

Comment réduire les risques ?

En amont de la sortie :

Nommer un responsable de la sécurité de la sortie, qui, de préférence n'y participe pas. Cela permettra ainsi au groupe de bénéficier en permanence d'un regard extérieur objectif, ce qui aura pour effet de minimiser les effets indésirables liés au groupe évoqués précédemment.

Éviter au maximum les appariements de pilotes basés seulement sur les affinités. Le critère le plus important de répartition doit être l'expérience à la fois totale et récente de chacun. On essaiera de répartir de façon homogène les pilotes ayant une expérience importante, en associant chacun d'eux avec un pilote moins expérimenté. L'association la plus accidentogène est d'associer les pilotes de plus grande expérience dans un seul et même aéronef et de regrouper ceux bénéficiant de l'expérience la plus faible dans un autre.

Associer systématiquement le RP ou un FI, à la fois pour la constitution des sous-groupes ainsi que pour la validation de l'organisation prévue et des conditions de réalisation de la sortie.

¹ Une sortie collective à un seul aéronef est considérée ici comme une sortie de groupe mais non comme une sortie club.

Organiser systématiquement un briefing initial le jour précédant la sortie et rendre la présence à ce briefing obligatoire. Toute absence même motivée à ce briefing, d'un membre devant exercer au cours de la sortie la fonction de Commandant de bord, doit inciter le groupe à revoir la répartition des pilotes responsables prévue initialement.

Envisager systématiquement dès le stade de l'organisation initiale, une solution alternative à laquelle il sera possible de recourir si les conditions ne permettent pas de réaliser la sortie prévue. En cas d'absence de solution alternative, les membres du groupe auront davantage de mal à renoncer au projet de vol, car tout renoncement engendre de la frustration.

Choisir un AD de destination accessible à l'intégralité des pilotes et qui ne nécessite pas de compétences techniques particulières. Éviter de façon générale les AD privés ou trop limitatifs, les AD où le vent est connu pour souffler de travers, etc.

Établir un planning avec des marges horaires telles que les pilotes subissent le moins possible de pression temporelle en cas de retard dans la réalisation (e.g. éviter au maximum les retours potentiels après CS).

Informers les pilotes des possibilités de recours à l'assistance rapatriement, après s'être informé des éventuelles exclusions relatives à des pays tiers. Éviter dans la mesure du possible, de programmer des sorties à destination de territoires pour lesquels l'assistance FFA ne peut être mise en œuvre. Bien noter qu'un dossier d'assistance concerne un aéronef et non un groupe d'aéronefs et qu'en cas de nécessité, chaque CDB concerné devra contacter l'assistance.

Demander à chaque pilote de prendre individuellement les renseignements météorologiques pertinents et d'avoir son propre dossier météorologique avant le briefing final qui précède le lancement effectif de la sortie.

Demander à chaque pilote de préparer l'intégralité des tronçons de vol liés à la sortie, afin qu'aucun d'eux ne soit pris de cours si un changement de dernière minute dans la répartition des différentes branches entre pilotes devait survenir.

En cas d'engagement financier préalable (frais de réservation d'hôtellerie, frais de restauration, frais liés aux activités prévues une fois sur place), s'enquérir des conditions de report et/ou d'annulation afin qu'aucune pression économique ne vienne s'ajouter aux autres pressions liées à la sortie.

Demander aux participants de bien prévenir leurs éventuels accompagnants, qu'un report ou une annulation de dernière minute est toujours possible. Ceci permet d'éviter les éventuelles obligations de résultat (désir de satisfaire ses proches).

Ne pas remettre au moment de la sortie, l'avitaillement éventuel des aéronefs.

Fixer une heure de rendez-vous ainsi qu'une butée horaire de départ et s'y tenir.

Demander à chaque participant de ne pas prendre d'engagement personnel familial ou professionnel, susceptible de débiter tôt après le retour de la sortie.

Au moment de la sortie :

Ne jamais faire l'impasse sur le briefing qui précède la sortie, rappeler aux occupants de chaque aéronef l'absence d'obligation de résultat et, à la fin, donner en priorité la parole aux pilotes les moins expérimentés.

Demander à chaque pilote devant réaliser le 1^{er} tronçon de vol, de procéder lui-même et de façon autonome à la visite prévol de son aéronef (ne pas déléguer tout ou partie dans l'idée d'optimiser les ressources disponibles).

En cas de météo incertaine au départ, ne pas céder à la tentation d'envoyer un des aéronefs en « éclaireur » afin qu'il puisse rapporter les conditions réellement rencontrées aux autres équipages.

✈ Si nécessité d'avitaillement pour le retour, anticiper en procédant à celui-ci immédiatement après l'arrivée à l'AD et ne jamais le reporter au moment du départ, même si l'heure d'arrivée sur place a déjà consommé une partie de la marge temporelle.

✈ Ne pas céder à la tentation de reconstituer le groupe dans son entier sous forme d'un vol en formation, sauf lorsque cette éventualité a été évoquée de façon formelle dès le stade initial de l'organisation et que les pilotes en fonction sont tous formés à l'utilisation de cette technique de vol spécifique.

✈ De même, l'utilisation éventuelle entre les différents aéronefs du groupe d'une fréquence de communication air/air dédiée, ne doit en aucun cas déboucher sur des échanges à visée décisionnelle collective, chaque CDB de chacun des aéronefs devant utiliser son seul jugement personnel dans la conduite du vol et des décisions qui s'y rattachent.

✈ En cas de sortie de type « tourisme aérien » dont un des objectifs consiste à survoler un ou plusieurs sites touristiques attirant de nombreux aéronefs (e.g. circuit des Châteaux de la Loire), il est fondamental que la surveillance du ciel permettant d'assurer de façon efficace l'anticollision ne devienne à aucun moment une tâche secondaire voire annexe.

✈ Avant le vol retour :

✈ Ne pas attendre d'être revenus aux avions pour actualiser les données météorologiques afférentes au vol retour jusqu'à la base.

✈ Le retour vers sa base ne doit pas être l'occasion de faire l'impasse sur les principes de sécurité qui prévalaient à l'aller (e.g. ne pas bâcler la visite prévol parce que l'on risque de dépasser l'heure limite de décollage prévue).

✈ Prêter une attention particulière au risque représenté par l'exaltation de groupe (euphorie collective liée à la réussite de la sortie). Une sortie n'est réellement terminée qu'une fois tous les aéronefs rentrés à leur base.

✈ La notion d'*Objectif Destination* est tout aussi prévalente à l'occasion du retour à l'AD de rattachement (volonté de rentrer) que lors du vol aller (désir de réaliser l'objectif initial).

✈ En conclusion :

✈ La mise en place de sorties club est une des composantes de la vie associative qui permet de regrouper de façon conviviale les membres d'un aéro-club,

✈ L'organisation de cette activité ne doit pas être envisagée sans la mise en place préalable d'une étude de sécurité qui permette de mieux appréhender les risques éventuels,

✈ Il est fortement recommandé aux organisateurs de telles sorties de s'adjoindre les services non seulement de l'encadrement administratif de l'aéro-club, mais également et surtout ceux du RP ainsi que du CPS,

✈ Considérer que renoncer n'est pas un échec,

✈ L'expérience de chacun est différente ainsi que ses limites => Une décision peut être différente d'un pilote à un autre,

✈ Une décision initiale peut être réévaluée au cours du vol,

✈ Celui qui est arrivé à destination n'est pas meilleur que les autres. Il est peut être plus expérimenté ou alors il a pris des risques.

Bons vols !

La Commission Prévention Sécurité de la FFA, associée à la Commission Formation