



*La grandeur d'un métier, c'est avant tout d'unir les hommes.*

A de Saint-Exupéry

Extrait du livre « *Responsable !* », Antoine Tafani, dessins de Kang (Editions du CEE)

## **Un avion est perdu**

“ Le FGXS ne répond plus, il fait nuit noire, ses réserves de carburant sont épuisées. Il est perdu...”

L'aéro-club de Cholet, en cette fin de journée de décembre, est sens dessus dessous. Nous avons perdu un pilote ! L'engin - un *Rallye* 110 CV - est un avion école prévu exclusivement pour le vol de jour ; il n'a aucun éclairage intérieur. L'avion est parti réservoirs pleins (4 heures d'autonomie) et le pilote, un Tunisien parlant très bien le français, est correctement expérimenté. Cet homme a 300 heures de vol, exclusivement militaires, et “ fait des heures en aéro-club ” pour pouvoir se présenter à des qualifications supplémentaires, et devenir pilote professionnel.

Il n'a pas réglé à nouveau son conservateur de cap depuis le départ. Quand la tour lui rappelle vers 16h30 que la nuit tombe à 17h15, il détermine son cap avec un appareil dérégulé et s'éloigne au lieu de rentrer. A 17 heures la tour ne peut plus le joindre par radio.

La tour de Cholet contacte alors la tour de Nantes. Elle non plus ne peut joindre le *Rallye*. Elle transmet un message à l'avion de ligne Paris/Nantes qui lui, en altitude, peut joindre le petit monomoteur. Ordre lui est donné au travers de deux intermédiaires de se poser en campagne immédiatement. Il est 17h20, il ne reste que quelques minutes de jour.

Le monomoteur obtempère et se met à rechercher un champ assez grand pour se poser sans risques. A ce moment, rien n'est perdu, le pilote est capable de se poser en campagne. Il dispose d'un avion qui peut supporter un atterrissage dans un champ, le moteur tourne rond, la visibilité est correcte et il lui reste plus d'une demi-heure de carburant.

Cinq minutes plus tard l'avion de ligne quitte la fréquence du *Rallye*, car il va se poser à Nantes. Il transmet la consigne d'accompagner l'atterrissage du *Rallye* à un autre avion de ligne qui, lui, vole très haut ; il s'agit du Bruxelles-Bordeaux.

Le pilote du Bruxelles-Bordeaux ne comprend pas qu'un avion ne puisse être localisé par les radars et soit obligé de se poser dans un champ. Il conseille donc au *Rallye* d'arrêter sa manœuvre d'atterrissage et de monter plus haut vers 6000 pieds pour être pris en charge par le radar de Poitiers. Le pilote obéit à ce contrordre et remonte. Il lui reste alors 25 mn de carburant...

A 6000 pieds, pas de contact radar et il ne reste plus que 10 minutes de carburant... L'avion de ligne lui conseille de monter encore vers 8000 pieds. Le pilote tunisien obéit de nouveau.

Le sol est à présent dans le noir. A 6000 pieds, le *Rallye* est encore dans la lumière mais la terre n'est presque plus visible. On se dirige plus facilement vers la lumière que vers le noir comme les papillons vers les flammes. Vers 8000 pieds toujours pas de contact radar et le moteur s'arrête faute de carburant...

A ce moment le *Rallye*, qui a obéi scrupuleusement à tous les ordres et conseils donnés, est mathématiquement perdu. Il est impossible d'atterrir de nuit en campagne sans éclairage et surtout sans puissance moteur.

C'est paradoxalement à ce moment que le pilote livré à lui-même - à présent que les conseillers sont partis - redevient un individu autonome. Surtout, il redevient un pilote qui raisonne, un être intelligent qui utilise toutes ses capacités. Il règle sa pente de descente pour un vol plané optimal et se met à la recherche d'une zone d'atterrissage dans une nuit absolument noire. Il est 18 heures.

Il raconte : "J'ai cherché d'abord un petit village bien isolé, une zone avec peu de lumières, loin de la grande ville que je voyais à l'horizon. J'ai supposé que les zones les plus noires autour d'un petit village ne pouvaient être que des champs". Il savait que, la nuit, la couleur verte paraît plus sombre que le noir du bitume de la route.

Il a donc fait des ronds autour d'un petit village en prenant le soin de rester au-dessus des zones le plus noires et tout en gardant la pente de descente minimum jusqu'au contact avec le sol.

L'avion s'est posé seul, dans un champ rectiligne bien horizontal, sans casse majeure. A droite, il y avait une forêt, à gauche une ligne de haute tension et devant un étang. Le pilote s'en est tiré avec une grosse bosse sur le front...

Je connais tous ces détails parce-que j'ai été chargé par l'aéro-club du rapport d'enquête, afin d'en faire profiter tous les membres.

On peut constater que, en dehors de sa chance incroyable, le pilote ne s'est comporté en être responsable et autonome qu'une fois abandonné de tous. Auparavant, il a obéi à des ordres successifs et contradictoires sans hésiter.

Mis dans des circonstances exceptionnelles, déstabilisantes, avec perte des repères habituels, cet homme intelligent a été amené à obéir à des ordres qu'il n'approuvait pas, alors que sa vie même était en jeu. Manifestement, il n'était pas préparé à faire face à ce type d'imprévu.

Un homme peut parfaitement assumer ses responsabilités dans un cadre qu'il connaît et en être incapable si on le prive de ses repères habituels.

Mais y aurait-il des formations ou un cadre qui permettent de mieux faire face, de mieux assumer dans des circonstances déstabilisantes ?