



Chronique

# Compétent, ou non ?

## ou : de l'intérêt du ReV\*

**Le petit Robert définit l'incompétence comme l'insuffisance des connaissances ou de l'habilité nécessaire pour juger ou accomplir quelque chose. Nous remarquons tous des incompetents, et nous le sommes aussi sans aucun doute dans certains domaines. Mais comment le savoir ?**

Messieurs Dunning et Kruger, psychologues américains, ont tenté d'apprécier si les personnes incompetentes étaient conscientes de l'être. Leurs observations sont surprenantes. Ils ont fait passer à des étudiants des tests de logique, de grammaire et d'humour. Il ne s'agissait pas de tester leur savoir, mais leur aptitude à résoudre des problèmes accessibles à tous. Après avoir répondu aux questions, les étudiants devaient estimer leurs résultats dans l'absolu, et par rapport aux autres.

Les étudiants qui avaient le mieux répondu évaluaient en général correctement leurs réponses (en sous-estimant même parfois un peu leurs résultats), et pensaient que tous les autres avaient aussi bien réussi qu'eux. En revanche, les étudiants qui avaient le plus mal répondu, donc, les plus "incompétents", étaient non seulement persuadés d'avoir très bien réussi, mais aussi d'avoir réussi mieux que les autres !

### Incompétence et inconscience

Quand les étudiants testés furent invités à corriger mutuellement leurs copies, puis à réévaluer leurs propres résultats, les plus "compétents" ajustèrent leur estimation antérieure, tandis que les plus incompetents persistèrent à affirmer que leurs réponses étaient excellentes. Certains de ces derniers allèrent même jusqu'à dire que finalement, ils avaient encore mieux répondu qu'ils ne le pensaient initialement !

*"L'incompétence souffle des conclusions erronées. Elle interdit également de prendre conscience de ses erreurs", écrit Kruger. C'est cette incapacité à s'auto-évaluer correctement qui explique que certains individus parfaitement incompetents s'obstinent à raconter des histoires qui ne sont pas drôles, ou que d'autres sont absolument incapables de comprendre qu'il existe de meilleures solutions que les leurs à un problème donné. Quel rapport avec l'aviation, ou plus précisément avec l'aviation de loisirs ?*

Un pilote professionnel subit, tout au long de sa carrière, une succession d'examen, de contrôles et de tests qui permettent de juger de sa compétence, ou de son incompetente.

En est-il de même pour un pilote qui pratique cette activité pour son plaisir ? De fait, après notre brevet, ou après un vol en double suivant une interruption d'activité plus ou moins longue, nous n'effectuons tout au long de notre vie de pilote qu'un nombre très limité de vols de contrôle. Certains peuvent même voler des dizaines d'années sans remettre leurs compétences en question. Alors, comment détecter les certitudes erronées, comportements douteux et autres "déviances" ? La réflexion personnelle peut être une solution.

### De la nécessité de s'adapter

Un ex-responsable de la sécurité des vols d'une grande compagnie aérienne propose la réflexion suivante : *"Si nous avions la possibilité de choisir sous quelle forme nous souhaiterions être réincarné, je suis certain qu'entre un dinosaure et un cafard, c'est le dinosaure qui aurait notre préférence".*

\* ReV : programme de remise en vol établi par la FFPLUM

Ce dernier bénéficie d'une image plus forte que l'insecte qui empoisonne éventuellement notre quotidien. Et pourtant, selon l'hypothèse la plus communément admise, le dinosaure a disparu à la suite d'un bouleversement climatique auquel il lui a été impossible de s'adapter. A contrario, on a du mal à se débarrasser du cafard en raison justement de son adaptation permanente, en particulier aux différents insecticides auxquels on l'expose.

Quel rapport avec l'aviation ?

Notre environnement aéronautique évolue chaque jour, ainsi que les risques qui y sont associés. Ne pas ajuster nos comportements et nos défenses est, à coup sûr, accepter une augmentation du risque d'accident. Quels sont les obstacles au changement d'habitude ? Le premier est le temps qui passe, en un mot, l'âge.

La modification d'une habitude qui a permis de voler pendant des années se révèle extrêmement déstabilisante. Elle nécessite un grand effort sur soi-même et suppose de renoncer à une routine confortable. Si la résistance passive au changement est naturelle, il faut cependant être convaincu qu'être passéiste en matière de comportement n'est ni plus ni moins qu'un signe de vieillissement. Toutes les bonnes raisons que l'on met en général en avant pour ne pas changer sa façon de faire en sont, de fait, une manifestation tangible.

## Adhérer au changement : une nécessité vitale

Le second obstacle est la résistance aux changements. Pour accepter de modifier son comportement, il faut être convaincu de leur nécessité. Ceux auxquels nous sommes confrontés sont de deux sortes : règlementaire et méthodologique. Nous avons peu de poids pour intervenir sur les modifications règlementaires, liées très souvent à des considérations économiques ou politiques qui nous sont étrangères. Que l'on soit d'accord ou pas, les changements dans ce domaine doivent être pris en compte.

Les changements de méthodes sont induits par les retours d'expérience permanents de notre activité. Ils proviennent du souci d'avoir toujours la défense la plus actualisée possible en fonction des derniers événements connus. Refuser ce type de change-

ment, c'est accepter d'avoir un coup de retard en matière de prévention d'accidents.

Nous avons notre mot à dire dans ce domaine en rapportant nos expériences, mais nous devons savoir que notre expérience personnelle ne représente qu'une infime partie de l'expérience collective qui décide in fine de nos méthodes d'apprentissage ou de pilotage.

Une fois entérinés, les changements doivent être pris en compte dans notre façon de nous comporter sur un aéroport, lors d'un meeting ou dans un avion. C'est au sein de notre activité une condition nécessaire pour qu'une synergie puisse se développer. Tout écart par rapport à la "doctrine" en vigueur s'apparente à de l'égoïsme ou à de la rébellion (on veut rester dans un mode de fonctionnement familier et confortable) qui risque à terme de mettre en jeu la sécurité des vols.

Des études montrent que la transition vers un changement passe par différents stades en fonction de notre culture. Dans notre culture latine, en général, cela se passe en trois phases. Après la curiosité initiale (le Latin est curieux : "Qu'est-ce que c'est que ça ?"), vient le refus initial doublé d'une phase de résistance.

Le Latin aime faire de la résistance : "Cela fait 20 ans que je fais comme ça et ça marche très bien !".

Une période exploratoire suit, qui finit par déboucher sur l'acceptation. Le Latin est finalement raisonnable. Cette démarche culturelle prend du temps, beaucoup de temps. Notre devoir est d'aller le plus rapidement possible vers le dernier stade.

Nos ego respectifs dussent-ils en souffrir, c'est donc bien le cafard qui doit nous servir de modèle. Comme lui, il est impératif que notre adaptation à notre environnement soit permanente. La pérennité de notre activité en dépend : adaptons-nous !

**Christophe Brunelière**  
FSA (France spectacle aérien)



## Le nouvel espace

### POUR LES PILOTES

**La déclaration de ReV (remise en vol) se fait désormais entièrement via l'espace licencié. Plus aucune action d'inscription préalable n'est nécessaire. Afin de valider son ReV, le pilote doit simplement fournir son numéro de licence FFPLUM à six chiffres à l'instructeur.**

Pour recevoir la prime de 40 €, il reste nécessaire de fournir un RIB à la comptabilité de la Fédération ([comptabilite@ffplum.org](mailto:comptabilite@ffplum.org)).

Via l'onglet "Dispositifs Fédéraux" apparu dans l'espace licencié, le pilote a accès à l'historique de ses ReV effectués en 2018 et 2019 avec le détail de chacun. Il peut aussi télécharger l'attestation.

### Rappel des trois conditions de ReV pour le pilote :

- Être licencié à la Fédération pour la saison en cours.
- Être breveté et avoir déclaré son brevet dans son espace licencié.
- Un seul ReV est prévu par pilote et par an.

### POUR LES INSTRUCTEURS

**Tout se fait également depuis l'espace licencié. Toutefois, en cliquant sur "Dispositifs Fédéraux", trois menus apparaissent à l'instructeur :**

- Mes ReV personnels : ceux effectués en tant que pilote.
- Déclarer un nouveau ReV : ceux concernant un autre pilote.
- Historique des ReV déclarés : ceux effectués en tant qu'instructeur.

### Rappel des conditions à remplir :

- Être licencié à la Fédération pour la saison en cours.
- Être à jour de sa/ses qualification(s) d'instructeur, et que cela soit déclaré dans l'espace licencié (sinon le ReV ne pourra pas être saisi).
- Être assuré.

Après la saisie du ReV par l'instructeur, lui et le pilote recevront un mail avec l'attestation.

Pour toute question, le siège peut être contacté par téléphone (01 49 81 74 43) ou par mail ([ffplum@ffplum.org](mailto:ffplum@ffplum.org)).



**Vivez une Remise en Vol comme si vous y étiez !**