

Compétence – Incompétence...

L'**incompétence** est définie comme étant l'insuffisance des connaissances ou de l'habilité nécessaire pour juger ou accomplir une chose, la **compétence**, c'est le contraire !

Nous avons tous autour de nous des gens incompetents, et peut être sommes nous aussi, parfaitement incompetents dans certains domaines. Mais comment le savoir ?

Quel rapport avec l'aviation ou plus précisément avec l'aviation de loisirs me direz-vous?

Réfléchissons, un pilote professionnel subit, tout au long de sa carrière, une succession d'examens, de contrôles et de tests qui permettent de juger de sa compétence (ou de son incompétence).

En est-il de même pour un pilote qui pratique cette activité pour son plaisir ?

Non bien sûr, après le brevet de pilote, nous subissons qu'un nombre très limité de vol de contrôle. Certains pilotes peuvent même voler plusieurs dizaines d'années sans remise en doute de leurs compétences. Comment détecter alors les dérives potentielles, les certitudes erronées et autres comportements douteux ?

Il existe une solution, la réflexion personnelle.

Si nous avons la possibilité de choisir sous quelle forme nous souhaiterions être réincarné, entre un Dinosaur et un Blattoptère, c'est le dinosaur qui aura évidemment notre préférence. En effet, le Dinosaur bénéficie incontestablement d'une image plus sympathique que l'insecte Blattoptère qui empoisonne parfois notre quotidien.

Et pourtant ! Les dinosaurs ont disparus à la suite d'un bouleversement climatique auquel ils ont été incapables de s'adapter. En revanche, les Blattoptères en raison de leurs grandes facultés d'adaptation à leur environnement notamment par mutation génétique, on réussit à résister à ce bouleversement climatique.

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 c'est, à coup sûr, accepter une augmentation du risque d'accident.

Quels sont les obstacles au changement d'habitude ?

Le premier est incontestablement le temps qui passe, en un mot l'âge. La modification d'une habitude qui a permis de voler en sécurité pendant des années se révèle extrêmement déstabilisant. Cela nécessite un grand effort sur soi-même et suppose de renoncer à une routine confortable.

Si la résistance au changement est naturelle, il faut cependant être convaincu qu'être passiste 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.

Le second obstacle est l'adhésion au changement.

Pour accepter de modifier son comportement, il faut être convaincu de la nécessité du changement. Ceux auxquels nous sommes confrontés sont de deux sortes :

1. Réglementaires
2. Méthodologiques.

Nous avons peu de poids pour intervenir sur les modifications réglementaires liées très souvent à des considérations économiques ou politiques, 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 changement, 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, in fine, décide de nos méthodes d'apprentissage ou de pilotage.

Ces changements doivent être pris en compte dans notre façon de nous comporter sur un aérodrome.

Tout écart s'apparente à de l'égoïsme ou à de la rébellion (on reste dans un mode de fonctionnement familial 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.

1. Un refus initial doublé d'une phase de résistance « ça fait des années que je fais comme ça et ça marche très bien ! ».
2. Une période exploratoire, on s'interroge sur le bien-fondé de la mesure ?
3. L'acceptation, le gaulois est finalement quelqu'un de 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 Blattoptère 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 !

Bon vol en sécurité et avec méthode.