



Dissymétrie

Feuille de liaison sécurité du club

N°53 L'autonomie?

Définitions du Larousse :

Autonomie : Capacité de quelqu'un à être autonome, à ne pas être dépendant d'autrui

Autonome : Se dit de quelqu'un qui a une certaine indépendance, qui est capable d'agir sans avoir recours à autrui : Individu autonome.

A partir de ça nous pouvons extrapoler pour « pilote parapentiste autonome » et dire que la notion d'indépendance et de décision personnelle sont moteurs dans cette définition, pas le niveau technique supposé. **L'autonomie est donc d'avoir la capacité à estimer seul si l'on peut**, ou pas, engager le niveau de risque que nécessite l'action programmée, puis l'assumer. Mais bien entendu sans éliminer la solidarité du groupe.

Si le niveau de compétence, requise pour assurer l'action en sécurité suppose des aptitudes et connaître les zones à risque, c'est évident, cela repose sur le fait que chaque pilote connaît sa marge de sécurité adaptée à sa capacité à résoudre la situation du moment (information, site, météo, saison, effet de groupe etc..) Mais, chacun ayant sa notion personnelle du risque, ça complique en permanence la notion de sécurité.

La solution de sécurité est donc de savoir s'abstenir en connaissance de cause. **Saurai-je gérer ou pas ?** Si la réponse est *non* on s'abstient et on fait avec ce que l'on sait si la réponse est *oui*. (hésitation forte = non)

Après analyse, l'autonomie pour un pilote est donc de faire un choix en conscience, qu'il soit débutant ou expérimenté (ou se croire suffisamment expérimenté) Renoncer, c'est être autonome pour sa sécurité.

L'expérience montre que ce n'est pas forcément les pilotes qui doutent le plus qui sont en danger. La surestimation des compétences des « sachants » ou les quolibets titillant l'égo au sein d'un groupe sont des facteurs bien établis dans les causes d'accident.

Dans cette solitude apparente d'un pilote, le groupe à donc de l'influence (consciente ou inconsciente).

Il incite ? Il freine ? Il dissuade ? Il est modèle ? Partageur ? Clanique ? Il est souvent tout ça à la fois.

Soyons prudents sur les deux extrémités du spectre : l'incitation à se dépasser (le pousse au crime) et la tentation de la dissuasion (être entre pilote de même niveau ou peur de se sentir responsable)

Dans notre club : Certains peuvent attester que dans un passé pas si lointain les sorties collectives étaient justement construites et adaptées pour aider les débutants à s'intégrer, à être **accompagnés** et à bénéficier des *savoirs* maîtrisés des pilotes plus expérimentés. En gros l'aide individuelle à l'apprentissage et au perf.

Les sorties programmées au sein du club qui bénéficient du collectif (matériel, finance, assurance, caution personne morale, etc.) doivent donc être **accessibles à toutes et tous sans condition à l'inscription**

La petite musique que l'on entend actuellement de n'accepter que des pilotes « *autonomes* », n'a de sens que si l'on sait ce qu'est l'autonomie et ne pas la confondre avec une sélection de compétences techniques.

Pour détourner cette difficulté, la tendance est forte et classique dans un groupe, de faire une pression dissuasive avant ou après inscriptions pour *homogénéiser* le niveau. Une forme d'entre soi sécurisé ?

La méthode implique un jugement de valeur subjective par les organisateurs. Qui sommes-nous pour ça ?

C'est de plus une erreur stratégique. Les moins aguerris assurent, navettes, récupés de cross et participent souvent assidûment à la bouffe et aux tâches collectives... source d'intégration efficace classique.

Donc, nous n'organisons pas des stages professionnels de niveau technique homogène à tout prix, la diversité des compétences étant justement la richesse des collectifs.

L'AS