



**SUR SIMULATEUR**

Des pilotes expérimentés se plaignent de la formation actuelle de leurs collègues, qui repose trop, selon eux, sur des séances d'instruction en simulateur (ici en 2004).

**POLÉMIQUE SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS**

# DES PILOTES D'AIR FRANCE MIS EN CAUSE

**CERTAINS, MAL OU INSUFFISAMMENT FORMÉS, SERAIENT POTENTIELLEMENT DANGEREUX. AU POINT QUE MÊME LA DIRECTION DE LA COMPAGNIE S'INQUIÈTE DE LA «SURCONFIANCE» DONT ILS FONT PREUVE. Par François Nénin**

**C**omme les pilotes de ma génération formés sur plusieurs types d'appareils, avec un nombre conséquent d'heures de vol, je suis inquiet quant aux compétences professionnelles des jeunes pilotes», s'alarme Paul-Charles Poustis, ex-commandant de bord à Air France sur Airbus A 340. Lui qui totalise 17 000 heures de vol n'approuve pas le recrutement en vigueur, la filière dite des «cadets»: des candidats d'une vingtaine d'années, essentiellement formés sur simulateur et appelés à piloter avec seulement 160 heures de vol réel. Syndicaliste international très impliqué dans la sécurité des vols, le pilote n'a cessé de déplorer les raisons qui placent Air France dans le peloton de queue des compagnies européennes, entre Olympic Airways et Turkish Airlines, avec un taux d'accident de 0,9 par million d'heures de vol.



**UN EX-COMMANDANT DE BORD ACCUSE**

Paul-Charles Poustis juge insuffisantes les compétences des jeunes pilotes. Connu pour ses positions critiques, il a été sanctionné et mis à la retraite en 2007.

## DES INCIDENTS MAJEURS RÉCENTS ET RÉPÉTÉS

La zone de turbulences est telle que, le 20 octobre dernier, deux cadres de la direction d'Air France adressaient à tous les pilotes un courrier étonnant, les rappelant à l'ordre, fustigeant leur «surconfiance», et dénonçant des incidents majeurs récents imputables au «non-respect des procédures de vol de certains pilotes», ainsi que des «déviation qui ont généré du risque». Parmi les exemples cités: une tentative de décollage alors que l'alarme interdit formellement de

“  
**La direction a réduit la formation initiale, qui coûte cher, et a abaissé le niveau de sécurité**  
”

Paul-Charles Poustis

quitter le sol. Dans les cockpits, certains jouent-ils avec la sécurité?

VSD s'est procuré plusieurs rapports d'incidents. En mai 2008, à Ajaccio, un Airbus A321 a failli terminer dans la mer parce que le commandant a interrompu le décollage au-delà de la vitesse à partir de laquelle il est obligatoire de décoller. L'équipage est parvenu à dégager l'avion in extremis, à vitesse élevée, par la dernière bretelle longeant la plage. Les autres cas semblent tout autant relever du manque de professionnalisme,

comme des approches non stabilisées sans remise de gaz. Un rapport note l'absence de préparation suffisante d'une «approche délicate», en mars 2008, ayant donné lieu à une trajectoire chaotique avec deux cents passagers à bord.

Fin septembre dernier, l'approche finale d'un A319 sur Roissy aurait pu se terminer en catastrophe: le commandant n'avait engagé que partiellement la manette des gaz pour remonter. L'avion a plongé à une altitude critique, l'avertisseur de proximité du sol hurlant ●●



### 1. UN ACCIDENT RÉVÉLATEUR

Le 2 août 2005, un A 340 d'Air France sort de piste à Toronto et s'embrase. Miracle: «seulement» 43 blessés.

### 2. UNE MALADRESSE ÉVITABLE

Le 26 août 2008, un Boeing 747 d'Air France mord la pelouse, à Montréal.

### 3. DES ALERTES SANS ÉCHO

Dès 2005, Georges Pointurier, chef du secteur Airbus long-courrier, interroge: «Sommes-nous toujours présents en tant que pilotes?»

de vol, alors qu'il en fallait 1 500 auparavant pour entrer dans une compagnie de premier niveau. Que se passera-t-il si le commandant a un malaise en vol? Peu de temps après, le signataire était viré de ses fonctions de formateur en facteurs

humains. En juin 2006 sort une «bombe» commandée par la compagnie: le rapport d'audit (corrigé par Jean-Michel Colin, ex-responsable du contrôle en vol des pilotes) note que «des faiblesses importantes en termes de formation, d'appropriation réelle et concrète et de capacité d'évaluation de ces facteurs humains ont été observées dans la population des pilotes» et il relève aussi «des

faiblesses en termes de représentation et conscience de la situation, de capacité de décision des équipages».

Quant à Paul-Charles Poustis, les conséquences de ses prises de position ne se sont pas fait attendre: il est suspendu de vol en novembre 2005, accusé par des copilotes d'avoir réalisé un atterrissage sans les mains, même si un expert indépendant a depuis invalidé cette accusation. A-t-il payé très cher son franc-parler? Ceux qui dénoncent les carences en matière de sécurité sont souvent «débarqués» des cockpits... mais pas les pilotes responsables des incidents graves. ■

POLARIS/STARFACE

**AIR FRANCE**  
DIRECTION GENERALE DES OPERATIONS AERIENNES  
Direction du PNT  
Division A.330/A.340

Roissy, le 14 janvier 2005

**SECURITE DES VOLS**

Je suis votre Chef de Division depuis plus de 10 ans... et pour 3 mois encore. Il y a 7 ans, nous avons été confrontés à plusieurs incidents de roulage sur une courte période et tous ensemble nous avons su réagir, les PNT 100 % par une prise en compte des situations, les instructeurs par un renforcement des messages et par la formation, la Compagnie par de nouvelles consignes.

C'est donc la deuxième fois que je m'adresse directement à vous sur le thème de la Sécurité des Vols car depuis plusieurs mois, notre Division a connu quelques incidents graves, qui heureusement n'ont pas connu d'issue dramatique.

Certains événements actuels (toucher de queue en remise de gaz, sortie partielle de piste...) sont explicables car liés à une exploitation africaine particulièrement délicate. La

C'est donc la deuxième fois que je m'adresse directement à vous sur le thème de la Sécurité des Vols car depuis plusieurs mois, notre Division a connu quelques incidents graves, qui heureusement n'ont pas connu d'issue dramatique.

Décollage avec une erreur de 100 T, plus récemment décollage en poussée CLIMB sans réajustement malgré les alarmes ou encore poursuite du décollage avec alarme REV UNLOCKED pour ne citer que les plus graves.

Sommes-nous toujours conscients du risque lié au pilotage d'un avion, surtout dans les phases de décollage et d'atterrissage et de la nécessaire concentration que cela impose?

Sommes-nous toujours présents en tant que pilote?

Partir de CDG n'est pas un non-événement, l'avons-nous toujours à l'esprit?

Pensons à nous recentrer sur les phases délicates du vol, c'est le message que je demande aux instructeurs et aux contrôleurs de relayer.

Georges POINTURIER  
Chef de Division



secteur Airbus long-courrier, tire la sonnette d'alarme en exposant par écrit certains incidents, comme la poursuite d'un décollage malgré une alarme indiquant que les inverseurs de poussée n'étaient pas verrouillés. «Sommes-nous toujours conscients du risque lié au pilotage d'un avion?» s'interroge avec inquiétude le cadre. Le 2 août 2005, c'est le crash de Toronto qui jette le doute sur les aptitudes du copilote, qui exerce toujours. En septembre suivant, un commandant de bord alerte Jean-Cyril Spinetta, le P-DG de la compagnie: «J'ai volé avec des jeunes de 20 ans ayant seulement 200 heures

## DES PILOTES IMPOSSIBLES À DÉBARQUER?

En vertu d'un vieil accord prévoyant l'absence de sanctions en échange du récit spontané des incidents, les pilotes d'Air France sont très peu sanctionnés. «Ces comportements de prise de risque ne passeraient pas dans une autre compagnie. Air France ne les réprime pas car cela officialiserait le problème», estime un commandant de bord. D'autres compagnies n'hésitent pas

à sévir en écartant discrètement les pilotes dangereux. Dans des cas extrêmes, les mises à pied sont immédiates. Le 9 novembre, un pilote d'United Airlines a été arrêté à Londres en état d'ivresse alors qu'il allait faire décoller son avion. En 2008, deux pilotes d'Air Europa se battaient dans le hall de leur hôtel. Ces pilotes ont été «priés» de ne plus remettre les pieds dans un cockpit. ■ F.N.

... dans le cockpit. «C'est du délire! clame Paul-Charles Poustis. Les incidents sont édifiants et montrent que ces pilotes n'ont pas été correctement sélectionnés, ont été mal formés puis mal entraînés. Mais ce n'est pas de leur faute, c'est le système qui est défaillant. La direction d'Air France a réduit la formation initiale car elle coûte très cher, elle a donc abaissé le niveau de sécurité.» «On a trop privilégié le pilotage informatique façon "flight simulator" au détriment des savoirs fondamentaux. Un avion ne sera jamais une PlayStation», renchérit Gérard Arnoux, le président du Syndicat des pilotes d'Air France. Contactée, la direction d'Air France n'a pas souhaité commenter.

À quand remontent ces dérives? Le 14 janvier 2005, Georges Pointurier, chef du



“ On a trop privilégié le pilotage façon «flight simulator» ”

Gérard Arnoux