

Roissy le 20 Octobre 2009

Destinataires : Tous PNT

ASSEZ DE POLEMIQUES ET DE FAUX DEBATS SUR LA SECURITE DES VOLS !

Car la Sécurité des Vols dans une compagnie aérienne c'est avant tout :

- **Un travail constant sur les éléments qui garantissent la sécurité,**
- **Un retour aux fondamentaux du métier de pilote.**

Ainsi que vous allez le constater, la forme, le ton et le contenu de cette communication qui s'adresse à tous les pilotes de l'entreprise, sont inhabituels.

Ils le sont parce que la situation que nous vivons depuis le 1^{er} juin l'est également et que l'enjeu, pour nous, n'est rien d'autre que de garantir le niveau de sécurité de nos opérations aériennes.

Avec la disparition du vol AF447 dans l'Atlantique, Air France a connu la pire catastrophe de son histoire ; et plus de quatre mois plus tard nous ne disposons toujours pas des éléments qui nous permettraient d'identifier les facteurs qui ont conduit à la perte de l'appareil. C'est pourquoi nous mettons en œuvre des mesures sur un périmètre large.

Cette absence de faits établis laisse le champ libre à toutes les spéculations des spécialistes autoproclamés « es sécurité des vols » qui ne cessent de se répandre dans les médias et dans les casiers des PNT pour donner leur explication de l'accident, alors que les éléments sur lesquels ils s'appuient, sont partiels, insuffisants voire totalement erronés.

Ils jettent ainsi le trouble dans l'esprit du public et donnent une image peu professionnelle du métier de pilote ; ce ne serait pas grave s'ils ne jetaient pas également le trouble dans l'esprit de certains pilotes Air France en les faisant douter de la justesse de notre doctrine, de nos procédures et de celles du constructeur. Plus grave encore, ils font douter les pilotes eux-mêmes de leurs propres compétences.

Prétendant agir dans l'intérêt de la Sécurité des Vols, ils ne font, en fait, que contribuer à la dégrader.

Loin de toute polémique, cette lettre a pour but d'inviter chaque pilote à apporter les bonnes réponses à la principale question qui se pose à une compagnie aérienne : comment améliorer la Sécurité des Vols.

Nous vous proposons de partager quelques éléments de réponse dans les lignes qui suivent.

Pas de polémiques et de faux débats sur les sujets de Sécurité des Vols

Depuis le 1^{er} juillet, vos casiers sont inondés de tracts et informations en tout genre, dont le ton et le contenu n'invitent pas à la réflexion sérieuse. Nous le regrettons.

Certains médias se saisissent de toute déclaration ou de tout pseudo rapport pour en faire leurs choux gras, dès lors que c'est un pilote d'Air France qui parle ; et ceci, même en l'absence de toute information nouvelle dûment validée.

À l'opposé la direction a choisi volontairement la voie inverse ; certains lui en font le reproche en estimant qu'elle veut cacher la vérité. Certes nous n'avons très certainement pas suffisamment communiqué, mais il faut rappeler :

1. Que c'est le Bureau d'Enquête et d'Analyses qui est en charge de l'enquête technique et qu'en conséquence, c'est à lui qu'il appartient de communiquer les faits établis ; c'est d'ailleurs ce qu'il a fait dans le premier rapport d'étape publié le 2 juillet dernier.
2. Que les faits établis sont minces, puisqu'ils sont issus des messages ACARS envoyés par l'avion lui-même et des premières analyses de certains débris qui ont pu être récupérés. Nous ne disposons, à l'heure actuelle, d'aucun enregistrement et d'aucune trajectoire.
3. Qu'à ce stade, le BEA n'a pas émis de recommandation à destination de l'entreprise.

Malgré cette absence d'éléments matériels permettant de guider notre action, nous ne sommes pas restés sans rien faire et il est bon de rappeler ce qui a été fait depuis 4 mois.

Un travail constant sur les éléments qui garantissent la Sécurité des Vols

En l'absence de causes clairement établies, le principe qui nous guide est le suivant : nous avons choisi de renforcer nos défenses sur l'ensemble des éléments sur lesquels nous nous sommes interrogés à la suite de l'accident de l'AF 447.

Le travail dans la durée sur les fondamentaux de la sécurité est la seule option qui puisse nous apporter un plus en terme de Sécurité des Vols.

Dans cette perspective et au-delà des actions immédiates qui ont suivi l'accident, nous avons d'ores et déjà :

- Remplacé les tubes de Pitot Thalès AA par des tubes Thalès BA, sur l'ensemble de la flotte Airbus 330/340 ; puis, début août, sur les recommandations du constructeur et de l'EASA, nous avons installé des tubes Goodrich en positions CdB et Stand By.
- Lancé une campagne d'inspection systématique des tubes de Pitot A.320.
- Créé une séance de simulateur spécifique IAS douteuse sur Airbus : plus de la moitié des PNT l'ont suivie à ce jour et considèrent qu'elle est adaptée et très utile,

- Instauré une procédure de lever de doute, pour renforcer le suivi des positions de nos avions LC par le CCO, sans attendre la modification des accords,
- Créé des supports de formation « Cristaux de glace » et « Rappels concernant l'utilisation du radar »,
- Modifié le contenu des séances 4S des divisions Boeing pour y introduire une présentation des éléments de l'AF447 et renforcer nos défenses face aux dangers entraînés par les orages,

Nous ne nous arrêterons pas là et nous allons poursuivre dans cette voie en :

- Demandant à une Mission d'Expertise Externe, composée de personnes reconnues au plan international de procéder à une étude systémique de la Sécurité des Vols,
- Procédant, sur A.320, au remplacement des sondes Thalès BA en positions CDB et Stand By, par des sondes Goodrich, à l'identique des A.330/340,
- Lançant le ré-engineering de la préparation et du suivi des vols – la réunion de lancement s'est tenue le 19 octobre et elle a rassemblé des spécialistes des Opérations Aériennes, du Service Lignes (NI), de la Préparation des Vols, du Dispatch, et de la Direction de la sécurité,
- Créant des groupes d'instructeurs référents, dont la fonction sera d'harmoniser les messages pédagogiques,
- Poursuivant la mise en place du Système de Gestion de la Sécurité, en particulier sur les aspects « culture de la sécurité » et « culture juste ».

Cette liste n'est pas exhaustive et nous la compléterons chaque fois que nous le jugerons utile.

Sachez que nous sommes résolus à poursuivre dans cette voie, celle de l'amélioration constante de nos process, même si nous rencontrons actuellement des difficultés dans le déploiement de certains projets ambitieux comme l'OMPNT. D'autres compagnies ont rencontré les mêmes difficultés avant nous et ont été capables de les surmonter. C'est pourquoi ces difficultés ne doivent pas nous conduire à rejeter en bloc la totalité de nos projets.

Nous sommes prêts à ouvrir la discussion avec les organisations syndicales et les 100%, à la condition de trouver les modalités qui garantiront que ces débats seront menés dans la sérénité, avec l'expertise et tout le sérieux que mérite la sécurité des vols.

Un retour aux fondamentaux du métier de pilote

Récemment, certaines publications syndicales ont pointé du doigt les difficultés de contrôle des simulateurs A.320 en cas de givrage simultané des trois tubes de Pitot au décollage. Elles ont critiqué le fait que cet exercice initialement retenu ait été modifié par la suite (en inventant une pression d'Airbus pour rendre, bien évidemment, l'histoire encore plus attrayante et donc crédible).

La vérité impose que vous sachiez que la probabilité de rencontrer un tel scénario est extrêmement faible, puisqu'il faut que les trois sondes givrent au même moment, alors que l'avion est en montée et que de plus, le givrage entraîne une étanchéité, durable, totale et absolue de ces sondes. Pour qu'il se développe il faut que **toutes** les conditions apparaissent et se maintiennent simultanément. Par ailleurs Airbus nous a indiqué que cette panne au simulateur ne reproduit pas fidèlement l'enchaînement des conséquences en situation réelle.

De plus, aucun événement de cette nature n'a été identifié sur Airbus, et aucun événement équivalent n'a été identifié lors de l'analyse des ASR concernant les incidents de tubes de Pitot qu'Air France a connus depuis 2001.

Nous avons retiré cet exercice parce que il était contre-pédagogique et que certains prônaient, pour résoudre cette difficulté, une déviation par rapport à notre doctrine.

Car il faut que vous soyez convaincus d'un élément essentiel que l'on ne rappelle pas suffisamment fréquemment : nos risques principaux – **en termes de probabilité et de gravité** - sont ailleurs.

On ne les trouve pas dans des cas extrêmes, dans des situations les plus improbables, mais dans l'exploitation quotidienne, dans nos actions les plus banales.

Et le plus surprenant, lorsqu'on procède à l'analyse des facteurs contributifs de ces incidents, c'est que :

- la simple application des procédures prévues aurait permis d'éviter l'événement,
- il n'y a pas de procédure à corriger ni de nouvelle procédure à créer.

En d'autres termes, il suffit simplement **d'appliquer notre doctrine, nos procédures, dans le calme et dans la sérénité.**

Nous vous proposons quelques exemples :

- Une remise des gaz n'impose pas d'accélérer le rythme en prenant le risque d'oublier une annonce ou de perturber le travail normal, même si l'altitude de RDG est basse ; au contraire, elle demande des actions méthodiques, séquencées et vérifiées par le PNF, en conservant à l'esprit qu'avant de se stabiliser à l'altitude, il faut commencer par en reprendre un peu, **en affichant l'assiette prévue et la poussée décollage que le PNF doit vérifier avant toute chose.** Le confort des passagers est, dans ce cas, secondaire.

- **Une alarme « CONFIG » est un « NO GO »**, même si l'on pense être capable d'identifier la cause, et de vérifier que le ou les volets sont sortis. Rien ne nous permet de dire qu'ils ne vont pas rentrer durant la course au décollage ou qu'il n'existe pas une autre panne cachée. **Cette alarme est un « INTERDIT »**. Nous ne devons pas avoir à traiter ce type d'incident en retour d'expérience, car il ne devrait pas exister. La pression du temps ne peut être une excuse, l'exécution de la mission une raison suffisante pour passer outre.
- **Les insertions des vitesses V1, VR, V2, dans le MCDU, doivent faire l'objet de deux vérifications** : la première par celui qui insère la donnée au titre de « l'Action-Contrôle », la deuxième au titre du « Cross-Check ». Même si l'autre membre d'équipage a démontré son sérieux durant la préparation du vol ou durant le vol précédent.
- **Une trajectoire au décollage doit être scrupuleusement respectée lorsqu'elle correspond à la trajectoire de panne et que la limitation est une limitation obstacle**. En retenant une trajectoire différente, un pilote ne fait qu'augmenter le risque, même s'il a l'impression de s'éloigner des obstacles les plus importants ; car en cas de panne, outre le fait que l'équipage ne connaît pas forcément l'obstacle limitatif, l'inclinaison qu'il serait contraint de maintenir durant sa trajectoire **va consommer de la pente dont il a un besoin essentiel**.

Nous pourrions vous présenter d'autres exemples équivalents (pour cela il vous suffit de lire ou de relire les dernières publications SÛRVOL).

Nous les avons choisis, parce qu'ils illustrent des facteurs qui ont conduit certains d'entre nous à faire ces déviations qui ont généré du risque et que l'on peut résumer en quelques phrases :

- la volonté de « trop » bien faire – effectuer une RDG souple, respecter l'horaire, améliorer les marges par rapport aux obstacles, etc,
- la sur-confiance,
- l'impression de bien connaître son avion et son environnement, au point de s'accorder des déviations grossières, en pensant maîtriser les risques,
- le sentiment d'extrême sécurité, en pensant que les redondances dans les systèmes, les procédures, les alarmes nous mettent à l'abri des conséquences fâcheuses.

Chacun d'entre nous peut puiser dans son expérience personnelle et trouver des précurseurs de ce type de situations, voire des événements équivalents.

Nous pensons que nous maîtrisons ces risques « élémentaires », grâce à notre professionnalisme, nos procédures, nos formations et que nous ne constaterions plus ce type d'incidents. Nous pensons que la situation actuelle inciterait chacun à redoubler de vigilance.

Force est de constater que ce n'est pas le cas et l'actualité récente nous prouve le contraire.

Conclusion

Comme vous, nous ressentons très difficilement le fait de ne pas savoir ce qui s'est passé, et de ne pas comprendre les causes de cet accident.

La réalité est ainsi et il n'est pas improbable que nous restions dans cette ignorance.

La tentation est grande pour certains de remettre en cause la totalité de l'édifice et en particulier, la doctrine, les procédures et les pratiques essentielles de notre métier que nous avons mis si longtemps à formaliser en coopération avec l'ensemble de l'Industrie du Transport Aérien.

Nous vous demandons de ne pas céder à cette tentation et aux voix les plus extrêmes qui s'expriment avec excès.

La Sécurité des Vols demande un travail méthodique de longue haleine. Nous sommes résolument engagés à le poursuivre et à identifier en particulier toutes les pistes de simplification.

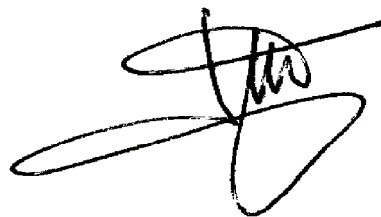
Au quotidien, nous devons garantir la sécurité de nos opérations et pour cela,

Nous vous demandons :

- 1) De vous concentrer sur les fondamentaux du métier de pilote durant toute la durée de la mission. C'est votre contribution quotidienne à la simplification.**
- 2) D'appliquer de façon rigoureuse des procédures qui sont robustes et partagées par tous. C'est votre manière de vous impliquer au quotidien dans la sécurité.**
- 3) D'assumer totalement le rôle qui vous est attribué au sein de l'équipage. C'est ainsi que vous donnerez du sens à votre action.**



Pierre- Marie GAUTRON
Directeur des Opérations Aériennes



Etienne LICHTENBERGER
Directeur de la Sécurité