

[Accueil](#)

[Baromètre](#)

[Actualité](#)

[Reportage](#)

[Guide](#)

[Livre](#)

[L'équipe](#)

[Contact](#)

## Air France a répondu aux questions de securvol.fr

Securvol.fr a été reçu par la direction générale des opérations aériennes. **Gilbert Rovetto**, directeur général adjoint des Opérations Aériennes, **Etienne Lichtenberger**, directeur Prévention des Risques et Assurance Qualité, **Pierre-Marie Gautron** directeur du Personnel Navigant Technique (PNT) ont accepté de répondre à nos questions.

S'appuyant sur un rapport d'audit interne dont nous révélions l'existence en juillet 2006 et sur des incidents graves, notre site avait mis en cause la sécurité des vols au sein d'Air France et avait déclassé la compagnie dans le groupe B. Compte-tenu des correctifs mis en place - vérifiés par la rédaction - et de la transparence dont a fait preuve l'entreprise, elle réintègre le groupe A (étant entendu que nous continuerons à enquêter et à suivre son actualité). D'autres compagnies, Comme corsairfly, XL Airways, ou Aigle Azur se sont rapprochées de securvol. Nous espérons que les compagnies feront montre de cette même transparence et qu'elles sauront – lorsque cela est nécessaire - se remettre en cause comme le fait Air France après la sortie du rapport Colin.

**Securvol** : Le rapport de la mission sécurité des vols\* notait « Des faiblesses importantes en terme de formation, d'appropriation réelle et concrète et de capacité d'évaluation de ces facteurs humains ont été observées dans la population des PNT (pilotes) comme d'ailleurs dans toutes les populations dont les actions et les décisions ont des conséquences directes sur la sécurité des vols ». Quels sont les correctifs apportés par votre entreprise ?

**Air France** : Ce rapport a fait l'objet d'une étude approfondie de la part des services de l'entreprise. Cette étude a été pilotée par le directeur du PNT et chacune des recommandations a fait l'objet d'une décision formelle de mise en œuvre par le Comité de direction. Fin septembre 2008, 80% des mesures proposées par les rédacteurs du rapport ont fait l'objet d'une mise en œuvre. Entre autres, nous avons mis en place une quatrième séance annuelle d'entraînement sur simulateur. Nous avons également renforcé la formation facteurs humains des pilotes et instructeurs et modifié les responsabilités des officiers Pilotes (les copilotes sont désormais autorisés à procéder à une remise de gaz sans l'aval du commandant de bord, ndlr).

**Securvol** : N'est ce pas remettre en cause les prérogatives des commandants de bord et de facto, introduire une dilution du commandement pouvant générer une certaine confusion, voire des conflits ?

**Air France** : Cette mesure n'a fait l'objet d'aucun débat chez nos pilotes. Il est à noter que le service Assurance Qualité et le service Prévention et Analyse des Vols évaluent de façon continue la pertinence des mesures retenues.

**Securvol** : Une quatrième séance de simulateur est-elle suffisante pour palier aux faiblesses dans la formation relevées dans le rapport ?

**Air France** : Pour deux d'entre elles, le programme n'est pas connu à l'avance. Nous avons modifié la structure de ces séances et l'instructeur peut, pendant 20 à 30 minutes, refaire travailler le pilote sur des points particuliers présentant des difficultés. Nous testons la capacité des équipages face à la saturation avec deux pannes successives par exemple. Nous imprégnons également chez nos pilotes la culture de la remise de gaz. Nous pouvons dire aujourd'hui que nous avons tué la culture du « faut que ça passe à tout prix ». La pertinence de ces mesures est évaluée de façon continue par les services Assurance Qualité et Prévention des Risques.

**Securvol** : Vous affirmez que 80 % des mesures préconisées par le rapport Colin ont été déployées. Que reste-t-il à faire ?

**Air France** : Il reste à effectuer des travaux de simplification de notre documentation, qui devraient voir le jour en mars prochain.

**Securvol** : En mars 2005, une lettre adressée par le chef de secteur aux pilotes du secteur A 330 et A 340 les rappelait à l'ordre de façon étonnante : Êtes vous « toujours conscients du risque lié au pilotage d'un avion, surtout dans les phases décollage atterrissage et de la nécessaire concentration que cela impose ? Sommes nous toujours présents en tant que pilote ? » Cette interpellation n'est-elle pas le signe que certains pilotes de votre compagnie banalisent leur activité devenue routinière et deviendraient ainsi, moins vigilants ?

**Air France** : Cette lettre, dont le ton était volontairement véhément, avait pour but avant tout de mobiliser les pilotes placés sous la responsabilité de ce chef de secteur. Les incidents cités (décollage avec une erreur de 100 Tonnes, poursuite d'un décollage avec les alarmes de reverse non verrouillées, ndlr), dont certains se sont déroulés plusieurs années avant la date de rédaction de cette lettre, ont tous fait l'objet d'enquêtes approfondies des services de l'entreprise. Les recommandations de ces enquêtes ont été mises en œuvre.

**Securvol** : Un incident grave survenu le 30 mars 2007 a attiré notre attention : il s'agit d'un Airbus A 330 en phase d'atterrissage à Abidjan. Une remise de gaz a eu lieu, suivie d'une accélération très forte, puis d'un très fort taux de descente (vario de 4200 pieds/minute). L'avertisseur de proximité du sol (GPWS) a retenti, donnant l'ordre aux pilotes de remonter immédiatement. En dépit de cette perte de contrôle, il n'y a pas eu d'accident. Comment interprétez vous cet incident et pourquoi n'y a-t-il pas eu de rapport d'incident grave rempli par le commandant de bord ?

**Air France** : Effectivement, l'équipage n'a pas rempli d'ASR (Air Safety Report) mais en revanche, le commandant de bord a appelé son chef de division et lui a fait un rapport oral de l'incident. L'approche n'avait pas été suffisamment préparée et l'équipage a été surpris par un vent arrière. Il a pris la bonne décision en remettant les gaz. Il a ensuite été totalement focalisé sur la vitesse et s'est trouvé en situation de saturation. Des mesures conservatoires vis à vis de l'équipage ont été prises dès que l'incident a été connu des services. Outre une information vis à vis de l'autorité (direction Générale de l'Aviation Civile et Bureau Enquête Analyses) une enquête approfondie a eu lieu de la part du service Prévention et analyse des Vols et tous les pilotes de l'entreprise ont été informés dès que les éléments pertinents ont été dégagés. Les pilotes concernés ont été réentraînés puis contrôlés.

Propos recueillis par François Nénin

\* Conclusions rendues en juin 2006 par Jean-Michel Colin, Dominique Arickx, Etienne Lichtenberger (actuel directeur du service Prévention des Risques et Assurance Qualité)

