



Commandant Suchel: Dans le secret du cockpit



Ce poste de pilotage d'un simulateur de vol est celui d'un Airbus A320. © Reuters

Le 02 avril 2015 | Mise à jour le 01 avril 2015

Par François Suchel, commandant de bord à Air France

Le commandant de bord à Air France François Suchel, fort de ses vingt-quatre ans d'expérience, nous livre les secrets du cockpit.

Laisser les commandes d'un avion à un homme, c'est forcément lui faire confiance. Comment pourrais-je, demain, m'envoler pour Athènes en regardant le copilote de travers ? S'il était déterminé à commettre un acte irréparable, notamment près du sol, je ne pourrais probablement pas l'en empêcher, même assis à 1 mètre de lui. Lors de l'accident du vol Egyptair 990, le 31 octobre 1999, le copilote a initié sa manoeuvre suicidaire alors qu'il était seul au cockpit, mais le commandant de bord a rapidement regagné sa place. Il n'a pourtant pas pu redresser l'appareil. Gardons la tête froide et attendons d'autres éléments concrets. La mesure imposant en permanence la présence de deux personnes au poste de pilotage va, certes, dans le bon sens. Mais elle ne retirera pas la part d'ombre de certains êtres.



Ce cockpit d'Airbus est similaire à celui de l'avion de Germanwings. Depuis les attentats du 11 Septembre, le blindage des portes a été renforcé et les serrures à trois points sont devenues obligatoires. AFP

Ce n'est pas une solution magique au problème de la folie. Veiller à la santé psychologique des pilotes est primordial. Et, au-delà d'un acte meurtrier, la nécessité d'être « présent » au vol exige une disponibilité

mentale dépendant de multiples paramètres : la situation personnelle, la fatigue, la motivation, l'hygiène de vie, le bien-être dans l'entreprise, etc. La compagnie doit en tenir compte, ce qui est le cas, jusqu'à présent, à Air France. Quid de l'avenir, sous la pression des low cost, dédiés à l'épanouissement de l'actionnaire plus qu'à celui du salarié ?

Puisque l'homme est faillible, certains rêveraient de le supprimer

Par ailleurs, la porte blindée du cockpit illustre parfaitement les thèses de Earl Wiener, spécialiste des facteurs humains, qui nous disait dès les années 1980 que, lorsqu'on solutionne un problème, on en crée un nouveau. On peut juste espérer qu'il soit moins grave que celui résolu. Défoncer la porte du cockpit au pied-de-biche prend trop de temps lorsque chaque seconde compte. Je souhaiterais aussi rectifier un lieu commun : « De toute façon, vous n'avez rien à faire, il suffit de brancher le pilote automatique. » Le pilote automatique n'est pas un simple bouton que l'on enclenche avant d'aller aux toilettes. C'est une ville électronique complexe dont le pilote s'efforce de connaître toutes les ruelles, c'est une main d'acier à son service, un exécutant qui ne réfléchit pas et obéit à sa propre logique. Si on lui demande de foncer dans une montagne, il foncera très bien dans une montagne. Le rapport final du drame du mont Sainte-Odile, en 1992, pointe l'ergonomie de l'A320 (modifié depuis) : « 33 », affiché sous les yeux du pilote, était trop proche de « 3.3 », ces deux indications possibles du mode de descente conduisant l'avion sur deux trajectoires différentes. Puisque l'homme est faillible, certains rêveraient de le supprimer. Mais ce qui est pensable techniquement serait, psychologiquement, difficile à accepter. Les passagers, dont 70 % ont peur en avion, sont plus disposés à faire confiance à l'homme, malgré ses faiblesses, qu'à une machine dont ils ne connaissent rien. D'autant plus que, en enlevant l'homme du cockpit, il en faudrait un au sol, pilotant à distance, qui pourrait lui aussi commettre des erreurs. Toujours Earl Wiener...



Ce poste de pilotage d'un simulateur de vol est celui d'un Airbus A320. Le siège du copilote se trouve à droite. En médaillon, le système de verrouillage du cockpit. Il possède trois positions. « Unlock », la porte peut s'ouvrir de l'extérieur. « Norm », la porte est fermée mais peut s'ouvrir de l'extérieur avec le Digicode. « Lock », la porte est verrouillée. © Reuters

Au quotidien, le commandant de bord ne choisit pas son copilote. Le hasard associe les équipages. Le recrutement et la formation nivellent les différences, de sorte que nous sommes, d'une certaine façon, « interchangeables », tendus vers un objectif de synergie. En vingt-quatre ans de carrière, je n'ai jamais été témoin d'un clash ouvert entre deux pilotes dans le cockpit. Cela peut arriver, bien sûr, mais un bon pilote aura forcément le souci de préserver le vol. On s'expliquera plus tard, au sol. Le facteur humain est fondamental. Lorsque survient une panne, le copilote parlera toujours en premier pour suggérer une décision sans subir l'influence du commandant, qui a forcément sa petite idée. Tout cela est enregistré. A Air France, 95 % des vols sont systématiquement analysés. Si un paramètre dévie de la norme, nous pouvons recevoir l'appel d'un pilote expert quinze jours après l'événement, avec un réentraînement à la clé. En croisière, nous



suivons la consommation de carburant pour détecter une éventuelle fuite. Nous déterminons les aéroports accessibles en fonction de la météo. Nous optimisons notre route pour la rendre plus confortable, plus économique, mais, surtout, plus sûre. « Anticipation » est le maître mot. Souvenons-nous de l'A320 posé sur le feuve Hudson à New York, suite à l'« ingestion » d'oiseaux par les moteurs. La conscience de la situation, l'anticipation de la trajectoire, la réalisation froide et claire ont sauvé les passagers. La sécurité des vols est un labeur quotidien, pareil à celui du cultivateur : labourer, herser, semer, désherber, récolter et recommencer. Au parking, si on ne note rien sur le journal de bord, nous sommes satisfaits. Si nous sommes à l'heure, c'est encore mieux ; mais la devise de l'Aéropostale, « Le courrier doit passer ! », n'est plus aujourd'hui qu'un pan de notre histoire. L'aviation moderne est l'art du renoncement : savoir remettre les gaz et dérouter si la situation n'est pas favorable. Avant de quitter l'appareil, nous en faisons le tour à pied, comme un marin examine la coque de son bateau après une longue navigation. Plus de pilote automatique, mais un homme lié à sa machine comme le cavalier à son cheval. Ainsi se sont terminés 30 millions de vols en 2014.

François Suchel vient d'être récompensé au festival Curieux Voyageurs de Saint-Etienne pour son livre « Sous les ailes de l'hippocampe » (éd. Guérin). Son prochain ouvrage, « Secrets de cockpit » (éd. Paulsen), sortira en janvier 2016. On peut retrouver le commandant Suchel sur ses sites souslesailesdelhippocampe.com et nomadeduciel.com, et sur sa page Facebook.