

Crash de l'Airbus A320 : la responsabilité du nombre de l'équipage

Article rédigé par *Jacques Celerier*, le 26 mars 2015

Jacques Célérier, officier mécanicien navigant et pilote, cumule 21.650 heures de vol. Il analyse le crash de l'Airbus A320 de Germanwings : la réduction de l'effectif des équipages, pratiquée dans de nombreuses compagnies, est en cause dans la plupart des accidents.

LA TRAGEDIE aérienne de l'A320 de la compagnie Germanwings survenue le 26 mars rappelle le sujet brûlant de la composition des équipages des avions de ligne pour lequel les officiers mécaniciens navigants se sont tant battus il y a plus de vingt ans.

Aujourd'hui comme hier, soyons sûrs que cet aspect de la question ne sera pas évoquée.

Dans la notion de progrès, volontairement ou pas, les décideurs s'égarent parfois, lorsque dans l'interface homme-machine, ils privilégient outrancièrement les automatismes au détriment du rôle humain. C'est le cas du pilotage des avions de ligne où l'on a simultanément et dangereusement sur-automatisé celui-ci et dégradé notoirement la formation des pilotes au nom d'un excès de confiance irresponsable... ou d'un mercantilisme industriel sans âme.

Les équipages les plus sûrs

Quant à la composition d'équipage de deux ou trois membres, le sujet est vaste et beaucoup plus profond qu'il n'y paraît.

S'il se résume à la seule justification par les charges de travail, la question n'est plus crédible. C'est l'équipage à deux qui l'emporte, parfaitement faisable.

En revanche, s'il est fait état des fiabilités respectives, c'est l'équipage à trois le plus sûr.

La signature ultime de cette évidence se trouve, une fois encore, dans le drame de l'A320 de Germanwings.

Sinon, entre autres dispositions prises par certaines compagnies, pourquoi celles-ci exigeraient-elles la présence obligatoire dans le cockpit d'un PNC (Personnel navigant commercial) lors de l'absence momentanée... et inévitable de l'un des deux pilotes ?

Parce que l'équipage à deux, potentiellement réduit au pilotage à un seul pilote dans certains cas, est alors fatalement fragilisé dans sa prestation, comme nous venons de le constater.

Les leçons du passé

Enfin, il ne faut jamais oublier les leçons du passé. La compagnie Air Inter qui, sur son réseau, comportait le plus de phases critiques de vol (atterrissages et décollages) au monde, n'a connu, en trente deux années d'exploitation, que quatre accidents...avec quatre équipages à deux.

Et, si Air Inter fut classée compagnie la plus sûre au monde après la compagnie australienne Ansett, nous pouvons penser que ses équipages à trois, majoritaires, et donc ses officiers mécaniciens navigants, y étaient pour quelque chose...

Jacques Celerier
