

L'équipage du Rio-Paris, vol AF 447, composé des deux officiers pilotes, n'était pas réglementaire au moment de la catastrophe.

©Aviation Analyst

Ce document a pour objet d'analyser les aspects réglementaires de la composition de l'équipage de l'AF447, vol Rio-Paris d'Air France, disparu dans l'Atlantique Sud la nuit du 1er Juin 2009.

Cet équipage était composé d'un commandant de bord, Marc Dubois, et de deux officiers pilotes, respectivement, David Robert (37 ans) et Pierre-Cédric Bonin (32 ans).

Il s'agissait donc d'un équipage renforcé du fait de la durée du vol, l'équipage normal d'un A330 d'Air France étant formé par un commandant de bord et un seul officier pilote.

L'équipage est renforcé, quand il y a lieu, pour permettre que chacun des trois pilotes puissent prendre un tour de repos et dormir un peu dans la couchette.

Le problème posé est donc celui de la relève du commandant quand celui-ci va quitter le cockpit, et donc de sa suppléance par un des deux officiers pilotes. étant entendu que deux pilotes doivent être présents en permanence sur leur sièges dans le poste de pilotage.

L'un des officiers pilotes va donc suppléer le commandant de bord dans l'intégralité de sa fonction de commandement et bien entendu dans sa fonction de pilotage et de navigation.

L'autre officier pilote sera donc appelé pilote de renfort . Le pilote suppléant devra assumer la fonction pilotage, et donc occuper l'un des deux sièges qui lui permettent d'assurer cette fonction. En effet et s'agissant des officiers pilotes ils ne peuvent piloter que depuis le siège de droite, car leur qualification sur la machine leur impose de piloter de cette place uniquement.

En d'autres termes l'autre pilote (de renfort) ne pourra occuper que le siège restant, le siège de gauche, celui du commandant de bord, et du point de vue de sa qualification machine ne sera pas autorisé à piloter depuis cette place, et donc à assumer la fonction PF (pilot flying). L'officier pilote de renfort ne pourra ainsi qu'assumer la fonction de PM (pilot monitoring), nouvelle appellation officielle de l'ex-appellation PNF(pilot non flying).

De la même façon le commandant ne pourra exercer ses fonctions, et notamment sa fonction pilotage que de la place gauche, puisqu'il n'est qualifié machine que depuis ce siège de gauche.

Seuls les Instructeurs en vol qui sont nécessairement des commandants de bord pourront piloter depuis la place droite, à la condition qu'ils aient satisfait à une qualification additionnelle, dite qualification place droite.

La réglementation impose que le pilote suppléant le commandant soit en fonction PF (pilot flying), elle impose donc implicitement que lorsqu'il s'agit d'un officier pilote, le suppléant du commandant occupe la place droite.

Elle impose aussi et surtout que ce pilote soit titulaire de la même Licence que celle du commandant soit, la Licence ATPL (Airline Transport Pilot License).

Un équipage renforcé ne sera donc réglementaire, que si au moins un des deux officiers pilotes est titulaire de l'ATPL, et que ce soit celui-ci qui supplée le commandant.

Le commandant dans ce cas, n'aura donc aucun choix possible dans la désignation de son pilote suppléant. Si les deux pilotes sont titulaires de l'ATPL, alors bien sûr il sera libre de son choix.

L'enquête a révélé malheureusement que le choix par le commandant de son suppléant n'a pas été indiqué à l'escale de départ, et que cette escale n'a pas assisté le commandant dans son devoir de vérification des licences de son équipage en ce sens que les types de licence (ATPL ou CPL) et leur validité n'ont pas été indiqués sur le plan de vol technique témoin.

Le BEA confirme dans son premier rapport d'étape publié un mois après la catastrophe toutes les exigences réglementaires indiquées plus haut et révèle que seul un des deux officiers pilotes était titulaire de l'ATPL, David Robert, et précise en outre à son sujet :

« Les licences de ce pilote lui permettaient d'assurer la fonction de pilote suppléant du commandant de bord en tant que pilote de renfort. »

S'agissant de Pierre-Cédric Bonin, il est fait mention qu'il détenait un CPL/IR (Commercial Pilot License) valide, **ce qui excluait qu'il puisse suppléer son commandant**, et logiquement le BEA ne peut ajouter la remarque qu'il avait faite s'agissant de David Robert :

« Les licences de ce pilote lui permettaient d'assurer la fonction de pilote suppléant du commandant de bord en tant que pilote de renfort. »

Le BEA révèle donc un mois après la catastrophe, dans son premier Rapport d'étape, que dans l'hypothèse où le commandant de bord aurait quitté le poste pour prendre son tour de repos, l'équipage composé alors de deux officiers pilotes ne pouvait être réglementaire au moment de la catastrophe, que dans la configuration suivante :

- ***David Robert assis en place droite, suppléant le commandant et en fonction PF***
- ***Pierre-Cédric Bonin, assis en place gauche, en fonction PM***

Durant le mois qui a suivi la catastrophe l'épave n'a pu être repérée et bien évidemment les enregistreurs de vol, FDR (Flight Data Recorder) et CVR (Cockpit Voice Recorder) non plus.

Une angoissante question est ainsi posée au-delà de l'impérative nécessité de retrouver ces enregistreurs pour tenter de comprendre ce qu'il s'est passé, celle de savoir si la composition de l'équipage était ou non, réglementaire au moment de la catastrophe ?

Certes, il est légitime de penser qu'au moment où le BEA révèle qu'une seule configuration de l'équipage était possible pour être réglementaire, il ne put penser qu'il en fût autrement.

Il n'en demeure pas moins vrai qu'il était devenu primordial de pouvoir un jour lever le doute.

Qu'adviendrait-il en effet si l'on découvrait que Pierre-Cédric Bonin était aux commandes en place droite ? Ce qui impliquerait sans conteste possible que l'équipage n'était pas réglementaire, et des conséquences incalculables pour la Cie Air France, tant sur le plan pénal que financier ?

Le 2 Mai 20011, près de deux ans après la catastrophe, la deuxième boîte noire (CVR) est remontée des profondeurs de l'océan (3900 m) et un mois plus tard à peine, le 27 Mai 2011, le BEA publie un document de 4 pages, intitulé « Point sur l'enquête » dans lequel il confirme que l'équipage était bien réglementaire, sans pour autant dévoiler quel pilote était aux commandes...

Argument d'autorité donc, et uniquement !

Il faudra attendre encore deux mois pour que le BEA publie son rapport n°3, le 29 Juillet 2011. Dans lequel il écrit de nouveau que l'équipage était réglementaire, sans à aucun moment indiquer qu'en conséquence Robert était aux commandes en place droite...

Le rapport final est enfin publié, en Juillet 2012, sans apporter de nouveaux éléments quant à la composition réglementaire de l'équipage, et restera sur son argument d'autorité que l'équipage était bien réglementaire. Il restera pourtant incapable d'expliquer la fameuse question de Dubois à Bonin « tu as le PL toi ? » qui pourtant exprime bien le doute du commandant sur le fait que son co-pilote Bonin possède ou non la licence ATPL.

Seule la première expertise Judiciaire révélera que Bonin était bien en place droite lors de la catastrophe (page 179) allant aussi jusqu'à indiquer qu'il avait obtenu sa license ATPL, le 3 Août 2007, citant même son numéro : ATPL F-LAA 220628 (page 58) Ces deux pages figurent à la fin de ce document.

Ainsi le BEA aura fait volte face et contredira son premier rapport dans les rapports n°3 et final sans apporter la moindre explication !

Les experts de la première expertise Judiciaire, présidée par Alain de Valence auront confirmé sous serment la forfaiture du BEA

Son expérience récente était de 100 heures de vol dans les trois derniers mois comprenant 5 atterrissages et 4 décollages, et 40 heures dans les trente derniers jours.

Sa visite médicale était valide jusqu'au 31 octobre 2009 (mention port de verres correcteurs).

Au moment de l'accident, il était à jour des formations et contrôles réglementaires dont les dates de fin de validité sont les suivantes :

- Contrôle en ligne A330 le 31/10/2010, A340 le 31/10/2009.
- Contrôle hors ligne A330 le 31/07/2009 et A340 le 31/10/2010.
- Entraînement A330 le 31/01/2010 et A340 le 31/07/2009.
- Cours au sol 4S le 31/01/2010 et S1 le 31/03/2010.
- Reconnaissances aérodromes : Rio 31/05/2010.
- Reconnaissances de ligne : OCA 28/02/2010.

4.1.8.1.3 Le Copilote 2

Le deuxième copilote, Monsieur Pierre BONIN, âgé de 32 ans, était titulaire d'une licence de Pilote de Ligne (AIPPL F-LAA 220628) obtenue le 3 août 2007, et qualification de type A330 valide jusqu'au 31/08/2009.

Il a été qualifié sur Airbus A320 en septembre 2004, puis A340 et A330.

Il a obtenu sa qualification A330 en février 2008 et a été lâché en ligne en juin 2008.

Il a été qualifié sur A330 le 1^{er} décembre 2008 et lâché en ligne le même mois.

Il totalisait au moment de l'accident 2 936 heures de vol.

Son expérience récente était de 191 heures de vol dans les trois derniers mois comprenant 8 atterrissages et 7 décollages, et 61 heures dans les trente derniers jours.

Sa visite médicale était valide jusqu'au 31 octobre 2009 (mention port de verres correcteurs).

Au moment de l'accident, il était à jour des formations et contrôles réglementaires dont les dates de fin de validité sont les suivantes :

- Contrôle en ligne A330 le 31/12/2010, A340 le 31/12/2009.
- Contrôle hors ligne A330 le 31/08/2009 et A340 le 28/02/2010.
- Entraînement A330 le 28/02/2010 et A340 le 31/08/2009.
- Cours au sol 4S le 28/02/2010 et S1 le 31/03/2010.
- Reconnaissances aérodromes : Rio non validée (non obligatoire pour ce type de vol, voir OPS 1.975 a).
- Reconnaissances de ligne : OCA 31/05/2010.

Commentaire d'experts : Les qualifications des membres de l'équipage technique sont conformes aux exigences réglementaires, en matière de licence, de qualifications de type, d'entraînements et contrôles périodiques ainsi que de qualifications de routes et d'aérodromes.

58

6.2.4 DE L'ARRIVÉE DE L'OPL DE RENFORT À LA PREMIÈRE ALARME

Description factuelle :

Le CdB dit « *Bon allez, je me casse* » et quitte la place gauche. L'OPL David ROBERT s'installe à sa place pour assurer la fonction PNF (Pilote Non en Fonction) et, dans ces conditions, l'OPL PF Pierre BONIN (OPL1 dénomination GEN.OPS) reste en place droite et assume la suppléance du Commandant de Bord pendant que ce dernier va prendre son repos.

→ L'OPL PF en place droite (Pierre BONIN) débute un briefing pour exposer la situation (02h00.33 à 02h01.23), le CdB étant toujours présent dans le poste de pilotage. « *Ben le petit gain de turbulence que tu viens de voir, on va, on devrait retrouver la même devant en fait, mais dans la couche, malheureusement on ne peut pas trop monter pour l'instant parce que les températures diminuent moins vite que prévu. Donc ce qui nous fait des REC Max un peu trop bas quoi, pour aller chercher le trois sept, c'est bien dommage, sinon on est en contact HF avec ATLANTICO, primary et back up, le LOGON a échoué avec DAKAR, on a bien entendu le contact avec le Dispatch* ».

Il y a ensuite un échange sur les fréquences HF à contacter et l'OPL PF demande au CdB: « *Tu veux bien me rappeler les fréquences exactement, ce que ça a donné s'il te plaît* » (02h01.26).

Dans le même temps, à 02h01.29, un des deux pilotes fait une tentative de LOGON avec DAKAR, mais celle-ci échoue (idem 01h33.54)

02.01.29	AFD FI AF0447/AN P-GZCP DT QXT AOW2 010201 J27A - AFN/EMHAFR447, .P- GZCP, ,020123/FPON01554W031056.1/FCOADS, 01/FCOATC, 017542
02.01.29	AFU AN T-GZCP/MA 354A - /DKRCAYA.AFN/EMHAFR447, .P-GZCP/FAK4, 0000C890

Le CdB répond : « *Euh 6649 5565 et après c'est 6535* » et il quitte ensuite le poste de pilotage (02h01.58).

Le briefing se poursuit avec des informations sur les points d'appui (aérodromes de déroutement éventuels) « *Pour l'instant, en cas de problème ce serait demi tour sur Natal où il fait beau* » et les conditions d'accrochage en raison de la masse d'air chaude. « *La Convergence Intertrropicale, voilà on est dedans entre SALPU et TASIL* ».

A 02h05.54 l'OPL PF propose de prévenir le PNC de la zone de turbulence éventuelle située sur la trajectoire: « *On va les appeler derrière pour leur dire quand même, parce que..* ». C'est l'OPL PF qui appelle : « *....dis moi, dans 2 minutes là, on devait attaquer une zone où ça devrait bouger un peu plus que maintenant, faudrait vous méfier là* ». *Y0216*

En réponse le PNC propose de faire asseoir les autres PNC en fonction et l'OPL poursuit : « *Ben je*