

Bonjour tristesse, bonjour le gâchis*Indignation d'un Mécanicien Navigant - Retraité / Pilote du dimanche*

Le temps serait-il venu de faire une pause ? Pause pour regarder un peu dans le rétroviseur, pas trop, car avancer en regardant derrière peut devenir dangereux.

Au début des mécaniciens se mirent en tête d'inventer une machine volante. Ce ne fut pas simple.

Ces mécaniciens, l'ouvrage étant acceptable, se dirent : il faut l'essayer. A l'époque point de pilote puisque pas encore d'engin volant, alors nos mécanos courageux devinrent des mécaniciens / pilotes.

Passons les galères et crash un peu mortel mais pas trop, voler à un mètre du sol et 50 km/h facilite la survie.

Le progrès, toujours lui, voulut que le mécanicien / pilote devienne pilote/un-peu-moins-mécanicien.

Les ennuis toujours là, on a ajouté des moteurs, des circuits, un tas de machins pour que ça vole mieux, plus vite, plus haut, plus loin, moins cher...euh là pas sûr !!!.

Pour gérer tout ce bazar, souvent capricieux, furent adjoints des spécialistes au pilote qui n'en pouvait plus, le mécanicien revint avec le radio puis le navigateur.

Le mécanicien ou le radio un peu pilotes relaxaient leur pilote en croisière pour qu'il réussisse au mieux, à l'arrivée, des atterrissages parfois chaotiques.

Nous voilà en équipage, puis fut ajouté un copilote, voire un deuxième mécanicien tant les

avions devenaient complexes.

Le progrès avait amené le pilote automatique, puis ce fut le transistor, le microprocesseur et les calculateurs de tous poils ; le piston fut remplacé par la turbine, l'inertie par le laser... vous connaissez.

Pour payer tout ça il fallait faire des économies, alors exit le radio, le navigateur, le mécanicien.

Au passage, dehors les syndicats, ces empêcheurs de tourner en rond.

Nous sommes vraiment géniaux se sont dit les décideurs. Pour faire passer la pilule chez les pilotes, via leurs syndicats, ils leur ont octroyé deux œufs sur le plat au petit déjeuner, + 10% sur la paye et un temps de service moins élevé, le tout aujourd'hui largement récupéré par les mêmes décideurs et leurs successeurs.

Puis de quatre moteurs, après quelques errements à six, huit, voire douze, en passant par l'hydravion, ultime recours aux pannes en transocéanique (mauvais avion, mauvais bateau exit la formule) nous voilà arrivé au produit idéal « the money maker », le bimoteur bi pilote, moyen courrier, puis un peu renforcé en équipage et systèmes pour le long courrier.

Quel est le fada qui a décidé de faire l'A380 ? Ah oui, l'exception qui confirme la règle, mais c'est un os quant à la rentabilité de la décision heureusement compensée par les A330 et A350 ouf ! Sauvés les actionnaires.

A chaque époque tout avait été

étudié, tout prévu, tout calibré mais toujours et encore des ennuis, des erreurs humaines ou de pilotage disent-ils.

Pourtant le maximum de sources d'erreurs humaines avait été viré. Eurêka j'ai trouvé, virons les deux derniers pilotes encore là et les militaires ont demandé le drone.

Eux n'ont pas besoin de rassurer les caméras, les bombes et autres pétoires embarquées, mais nous devons rassurer nos passagers, notre raison d'exister.

Alors pour essayer de mieux comprendre l'humain, principale source d'erreurs, le temps des facteurs humains est venu, 25 ans déjà les premiers vrais cours sur les Facteurs Humains, comme le temps passe.

Au vu des événements, malgré tout, les ennuis se poursuivent, car, après le commandant de bord à la japonaise qui suicide tout le monde en finale, vient le copilote qui traverse tous les filtres ou grilles de Reason et rebelote dans les Alpes du sud et autres cas un peu partout.

Décidément quelque chose ne va pas, mais quoi ?

Pourtant tout avait été prévu ou presque :

- le Titanic insubmersible,
- le nuage radioactif qui s'arrête à la frontière (Tchernobyl c'est loin),
- le tsunami à Fukushima mais la prévision bien trop étriquée sinon trop cher d'y répondre et ce tsunami hors d'échelle...
- une alarme décrochage neutralisée en dessous d'une

vitesse à laquelle on ne peut pas aller, foi de constructeur, résultat un A330 au fond de l'Atlantique.

- une porte blindée antiterroristes dans le cockpit, porte qui se retourne contre son usage et nous place en double panne irrémédiable des pilotes.

- un B777 qui disparaît sans laisser de trace, qui l'eut cru ?

- une visite médicale des pilotes qui est censée tout cadrer mais comme elle est chère alors elle va être par voie européenne encore allégée, sous-traitée, que sais-je, du moment qu'elle est moins chère.

.....

Et paf le copilote de Germanwings, complètement à la masse semble-t-il mais intelligent car personne n'a vu le coup arriver, enfin le crime parfait, pas tout à fait car le responsable est mort rejetant la responsabilité sur d'autres.

Décidément le temps se couvre vraiment pour les autres mais quoi faire pour rassurer les passagers ?

Faut-il se demander si les dirigeants, constructeurs et compagnies aériennes ne sont pas en train d'oublier, ou de donner la mauvaise réponse, tous occupés à leurs bilans et autres comptes qui leur bouchent la vue.

Alors après les facteurs humains dans les cockpits, à quand les facteurs humains dans les bureaux d'études et de directions, y compris les administrations de tutelles et de contrôles souvent prises en flagrant délit de suivisme. On pourrait éviter ainsi que trop d'erreurs humaines se glissent dans la conception et/ou dans la décision de faire ou de ne pas faire et/ou dans le comment faire.

Traiter les catastrophes par le biais de la singularité, de l'exceptionnel,... relève de la politique de l'autruche surtout si, après enquête, les causes sont connues. Là, toujours en raison des coûts, vraies mesures ou mesurette ?

Avec tout ça le sous-équipage à trois a été inventé dans les cockpits à deux.

Pardon, avant nous avions un véritable équipage à trois qui aurait pu générer des avions moins chers, avions donnant l'avantage à l'humain au lieu de siphonner l'équipage pour le mettre en boîte dans des automatismes. Des systèmes porteurs de futures catastrophes qui démontrent que ces systèmes dit intelligents perdent souvent de vue le simple bon sens et sortent les pilotes de la boucle.

L'Ingénieur Navigant (IN) synthèse du pilote et du mécanicien dans sa formation, en troisième membre d'équipage assurant le « toujours deux » au cockpit, en début de carrière plutôt que chez pôle emploi valait bien une messe. Ah oui mais c'est cher.

Parlons-en, on fait de la sécurité sur les plateaux télé et après, dehors les solutions qui ont fait leur preuve. Combien coûtent les catastrophes, si l'on peut donner un prix à la vie de chacun ? Le monsieur ou madame pipi du cockpit placé là le temps d'un besoin pressant sera ravi(e) de la promotion.

Qu'est-ce qui nous attend de pire dans l'avenir que de mourir dans un avion, derrière une « foutue porte » fermée par un fou aux commandes de l'avion. Cette porte, idée géniale, n'arrêtera personne. En effet, quel commandant de bord normal,

sous la menace de voir égorger ses passagers et son équipage commercial, n'ouvrira pas la porte ?

De plus en plus fort les bureaux d'études bruissent de l'équipage à un, au début pour sourire un peu mais jaune, selon la bonne blague il sera composé d'un pilote et d'un singe. Rappelons les utilités respectives : le pilote est là pour donner à manger au singe et le singe pour donner une gifle au pilote s'il touche à quelque chose. Mais grâce au progrès, au sens de l'histoire..., le singe, espèce de plus en plus protégée (contrairement au pilote), se verra remplacé par une boîte à gifles électronique qui n'a besoin de rien sauf d'électricité; Ne se nourrissant pas, elle n'a pas à faire ses besoins, elle ne fait pas de caprice, elle n'est pas syndiquée, l'idéal de la technologie, l'antihumain parfait, le rêve du low-cost.

Pauvres pilotes, réveillons-nous avant qu'il ne soit trop tard. Encapsulés par la direction des opérations aériennes, transportés sous escorte et branchés à notre avion avant le vol, comme une vulgaire clef USB, évitant ainsi d'être détournés, intoxiqués, ... Fin du cauchemar.

Attention il est temps de regarder devant et non plus dans le rétroviseur afin de ne pas avoir d'accident.

Oui, mais prudents, (bien joué pour ce coup d'œil en arrière voire en avant), nous étions arrêtés en pleine réflexion au bord de la route, ce n'est pas encore possible en avion.

■ Paul LABRUNIE