

Accident de Pau : le BEA occulte la fatigue !



Jeudi 25 janvier 2007. Il est 11 h 24 lorsque un Fokker 28 de Régional, Compagnie Aérienne Européenne du groupe Air France, décolle de l'aérodrome de Pau Pyrénées. C'est le vol régulier AF7775 à destination de Paris Charles de Gaulle (CDG) avec 50 passagers à bord.

Peu après l'envol, l'avion s'incline à gauche, à droite, puis à gauche. L'aile gauche de l'avion, maintenant en descente, frotte sur le revêtement en limite droite du bord de piste. L'avion touche le sol légèrement incliné à droite, rebondit, roule dans les servitudes à droite de la piste, traverse le grillage d'enceinte de l'aérodrome et franchit une route en heurtant la cabine d'un camion. Les trains d'atterrissage principaux heurtent le talus opposé de la route et se séparent de l'avion. Celui-ci glisse dans un champ sur environ 535 mètres, à droite de la rampe d'approche de la piste 31. Le conducteur du camion décède.

Dans son rapport d'enquête technique, le BEA affirme que l'accident résulte d'une perte de contrôle au décollage causée d'une part par la présence de contaminants givrés sur la surface des ailes liée à **une prise en compte insuffisante de la situation météorologique** pendant l'escale, et d'autre part par la rotation rapide en tangage, réaction réflexe à l'envol d'oiseaux.

Mais le BEA ne relève pas que l'équipage était arrivé à Brest la veille à 22h20 pour en repartir à 6h35 (heures locales) à destination d'abord de Paris puis de Pau. Compte tenu des transferts entre l'hôtel et l'aéroport, on peut estimer que l'équipage n'a pas dormi plus de 5 heures (sans doute moins) la nuit précédant l'accident. C'est ce que l'on appelle une « **nuît courte** »

Dans une étude sur la fatigue en aéronautique remise à la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) en novembre 1998, le Laboratoire d'Anthropologie Appliquée (LAA) affirme que

« **les prises de service matinales constituent un facteur de fatigue très important et qu'il convient d'éviter les « nuits courtes » en plaçant un jour de repos entre la rotation « soir » et la rotation « matin » »**

et que

« Pour les court-courriers, les levers précoces et les « nuits courtes » en escale pour certaines rotations constituent les éléments les plus pénalisants. »

Ce Laboratoire précisait dans son étude que « la réglementation française régissant la limitation des temps de vol n'est pas en mesure d'assurer une prévention efficace de la fatigue des équipages » et que « dans le contexte de forte concurrence que connaissent actuellement les compagnies aériennes françaises et étrangères les conduisant à se placer aux limites maximales autorisées, il apparaît indispensable que cette réglementation évolue de manière à réduire les risques sur le plan de la sécurité des vols. »

C'était en 1998, depuis rien n'a changé... !

Dans une autre étude « **Repos réduits et services étendus Analyse de la problématique scientifique et opérationnelle** » réalisée cette fois en 2006 pour la DGAC par ces 3 organismes

- L.A.A : Laboratoire d'Anthropologie Appliquée
- SynRjy : Conseils et Formations en Facteurs Humains en Aéronautique
- A.F.C. : Air France Consulting

An peut lire :

« La fatigue dégrade /.../ la conscience de situation. Les rotations avec « nuit courte » arrivent en 2ème position en terme de fatigue après les rotations avec plus de 3 levers matinaux consécutifs. »

L'équipage du Fokker 28 était fatigué !

Cela est incontestable pour le pilote aux commandes de l'avion (PF, pilot flying) si l'on se réfère à la transcription du Cockpit Voice Recorder (CVR), extrait du rapport du BEA :

Au temps 10h 21min 39s, le PF annonce : « je sais pas je suis fatigué »

Accident F-GMPG à Pau le 25/01/2007		Transcription au 31/01/2007		
Temps UTC	PF	PNF	Contrôle, sol, PNC	Remarques, bruits
10 h 21 min 35 s	Et le terrain est encore accessible et le départ ça va être à venir		nœuds	
10 h 21 min 39 s	Peut-être un ... je sais pas je suis fatigué ... on va voir ... allez check roulage			

Le BEA connaît ces études et leurs conclusions. Pourquoi cela n'apparaît pas dans le rapport d'accident ? Volonté d'occulter ? Incompétence ?

PS : Il faut remarquer que le BEA affirme que l'accident est dû en particulier à **une prise en compte insuffisante de la situation météorologique**. Or l'étude sur la fatigue relève que celle-ci **dégrade la conscience de situation**. CQFD

Une autre question se pose : pourquoi la DGAC ne tient-elle pas compte des études scientifiques sur la fatigue des équipages et de leurs conclusions ?

HMC 09.01.09