

**Note relative aux informations reçues dans le cadre
d'un forum Internet ayant été l'objet de deux plaintes
pour diffamation**

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES	1
PREAMBULE	2
1. RAPPEL DES FAITS	3
2. VALIDITE DE LA LICENCE D'ORIGINE	4
3. CONDITIONS REGLEMENTAIRES EXIGEEES POUR PRESENTER UN TEST ATPL PRATIQUE	6
4. ORGANISATION DE L'EPREUVE PRATIQUE	7
5. DEROULEMENT DE L'EPREUVE PRATIQUE	8
6. REMARQUES SUR L'UTILISATION D'UN AVION PLUTOT QU'UN SIMULATEUR APPROUVE	9
7. REMARQUES SUR LA CONSTITUTION DE L'EQUIPAGE	10
8. QUALIFICATION DE RADIOTELEPHONIE INTERNATIONALE	11
9/ USAGE DE LA LANGUE ANGLAISE A MALTE	12
10/ LA DGAC ACCEPTE-T-ELLE (HABITUELLEMENT) DE DEROGER EN CAS D'ABSENCE DE QRI ?	12
11/ LE CANDIDAT CONNAISSAIT-IL L'EXAMINATEUR AVANT L'EXAMEN ?	14
12. AUTRES ELEMENTS	15
a) Accès aux simulateurs	15
b) Coût global de l'opération	15
c) «Secret» de l'opération	15
d) L'Autorité et/ou ses fonctionnaires ont-ils favorisé cette opération ?	16
e) Contenu réglementaire de l'épreuve	16
f) Qualification de type Falcon 900	16
g) Mesures prises par l'Autorité a posteriori	17
CONCLUSIONS PROVISOIRES ET HYPOTHESES	18
ANNEXES	19

PREAMBULE

Nous avons été informés de cette affaire par des messages placés, par leurs auteurs respectifs, sur un forum du site RadioCockpit.com.

Le site RadioCockpit, et ses animateurs bénévoles, ne sont pas les initiateurs de ce sujet, et n'ont jamais encouragé ces messages. Bien au contraire, au long de ce sujet, il y a eu 5 interventions de «rappel à l'ordre» de la part du modérateur.

Avant même les plaintes déposées par l'administration de l'aviation civile et par l'ancien Président du Jury des examens, un travail de recherche précis a été entrepris dans le seul but de savoir si les faits relatés étaient avérés, et si les auteurs des textes disaient la vérité.

Ces éléments ont été par la suite consignés afin de pouvoir préparer la défense du site RadioCockpit.com.

Ce document résulte de la collecte d'information auprès de personnes ayant eu connaissance d'éléments d'information et consulté ou vu des documents se rapportant à une épreuve pratique en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne avion (PLA/ATPL) qui se serait déroulée à Malte le 19/04/2000.

Vous disposez de ce document en raison de votre qualité à vous prononcer sur le sujet. La divulgation à des tiers ou la communication de tout ou partie de ce document, hors contexte judiciaire, est strictement interdite.

1. RAPPEL DES FAITS

Le 19 avril 2000, un test pratique en vue de l'**obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne avion (PLA/ATPL)** s'est déroulé à Malte. Le candidat était Monsieur [LE CANDIDAT], commandant de Bord au sein de la compagnie [LA COMPAGNIE], basée sur l'aéroport du Bourget (LFPB, code compagnie XXX). Suite à ce test, un brevet et une licence fut délivrée le 06/06/2000 par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) de la République Française (**Pièce N°1**)

A la date du test, Monsieur [LE CANDIDAT] était Commandant de Bord, salarié de la compagnie [La Compagnie].

Ne disposant pas de la licence de Pilote de ligne, pourtant obligatoire pour exercer ces fonctions sur avion JAR25, un dispositif dérogatoire validant sa licence émise par l'administration américaine ATPL N° 2XXXXX8 avait été mis en place par l'administration française.

Les licences émises par les états non JAA n'ont aucune validité en France, sauf en cas de mesure dérogatoire spécifique, ce qui est le cas ici.

Monsieur [LE CANDIDAT] était en 1997 «demandeur d'emploi».

Une première demande de validation a été présentée en Groupe d'Expert du Personnel Navigant, sous la présidence de Monsieur Maxime COFFIN, par la compagnie [LA COMPAGNIE] en novembre 1997. Cette demande fait l'objet d'une annexe aux présentes, sous la forme d'un dossier daté du 03/11/97 à entête de la Société XXX, dont la compagnie [LA COMPAGNIE] est présentée comme étant la filiale.

Monsieur Edmond SUCHET, membre titulaire du Groupe d'Experts de la DGAC, avait fait valoir au cours de cette réunion, et au nom du Syndicat National des Pilotes de Ligne (SNPL), que la structure de cette compagnie ne permettait pas d'envisager des actes de formation en vue de l'obtention ultérieure de la licence de Pilote de Ligne émise par la République Française : Absence d'instructeur, absence de structure de formation, absence de programme déposé et approuvé pour la formation au niveau de Pilote de Ligne.

Ces points sont d'ailleurs spécifiés dans la demande que la compagnie a adressée au Groupe d'Experts (**pièce N°3**) :

«[...]
la société est créée, toute la partie documentation opérationnelle est actuellement en cours d'étude et d'approbation auprès de la DAC NORD
[...]»

«[...]
La société envisage le démarrage effectif de son activité à compt[é] du 15 décembre prochain...
[...]»

Notamment pour ces motifs, la validation de la licence de Monsieur [LE CANDIDAT] a été refusée par le Groupe d'Experts.

La compagnie [AXXX SXXXXXXXX] a déposé quelques semaines plus tard un dossier du même type en présentant au Groupe d'Experts des garanties de formation. La compagnie [AXXX SXXXXXXXX] comptait en effet au moins deux Instructeurs Pilote de Ligne (IPL) : Messieurs Alain GALON et [LE TESTEUR].

Il a donc été décidé en Conseil du Personnel Navigant, et sur demande de la compagnie [AXXX SXXXXXXXX], d'accorder à Monsieur [LE CANDIDAT] la validation de sa licence émise par l'Administration de l'Aviation Civile Américaine (FAA).

Enfin, quelques mois plus tard, la compagnie [LA COMPAGNIE] a sollicité le transfert de cette validation de licence étrangère afin de pouvoir employer Monsieur [LE CANDIDAT] en qualité de Commandant de Bord.

Cette demande a été accordée par le Groupe d'Experts.

2. VALIDITE DE LA LICENCE D'ORIGINE

Il n'était pas possible d'accorder à Monsieur [LE CANDIDAT] une dérogation pour qu'il puisse exercer en qualité de Commandant de Bord dans le transport public français. En effet, il n'est possible d'accorder qu'une seule dérogation à une seule et même personne. Dans le cas de Monsieur [LE CANDIDAT], il aurait fallu 4 dérogations au moins pour qu'il puisse exercer.

Il a donc été décidé de lui accorder une validation de sa licence américaine.

Cette validation, comme toutes les validations de licences étrangères, était soumise à conditions, portant notamment sur la licence d'origine, d'une part, et sur la formation en vue de l'obtention de licences émises par la République Française d'autre part.

La validation d'une licence dispose d'un caractère provisoire. Elle est délivrée et prolongée sous réserve de remplir certaines conditions.

Comme on peut le lire sur la validation d'un titre aéronautique étranger émise par la République Française, et délivrée par Monsieur le Ministre des Transports à l'exclusion de toute autre personne, la validité de cette mesure dérogatoire, à caractère temporaire, est subordonnée à la validité de la licence d'origine.

Le système des licences américaines est à peu près similaire aux systèmes OACI (dont les JAA et la France font partie) : une licence est maintenue en état de validité sous réserve d'un contrôle périodique par un examinateur (ici agréé par la FAA), d'une part, et sous réserve d'une visite médicale dite de 1^{ère} classe dont la validité est de six mois, d'autre part.

La non-réalisation de l'une ou l'autre de ces conditions entraîne la non validité de la licence.

La non-validité de la licence de référence ayant servi à l'obtention de la validation accordée par la République Française entraîne la nullité de cette validation.

Dans ce contexte précis, on devra s'intéresser aux conditions de délivrance de la validation du Certificat Américain de Pilote de Ligne FAA ATPL N° 2XXXXX8.

Si l'on considère que le candidat à l'examen a exercé jusqu'à la date de délivrance de sa licence de Pilote de Ligne de la République Française, à savoir le 06/06/2000, il faudrait en principe trouver un renouvellement au moins de sa licence de base (FAA) ayant servi à l'exercice de ses fonctions sous validation dans les 12 mois qui précèdent cette date.

Malheureusement, il nous a été impossible de trouver trace de ce renouvellement de la licence FAA de Monsieur [LE CANDIDAT]. Les examinateurs FAA en poste à cette époque, et dûment habilités par les services américains pour réaliser les renouvellements de qualifications et/ou de licences ne se souviennent pas avoir contrôlé ou testé le candidat. Nous avons donc demandé directement à la FAA.

La FAA, saisie officiellement, n'a retrouvé aucune trace de renouvellement de licence ou de qualification concernant Monsieur [LE CANDIDAT] au-delà du 2 septembre 1996 (Pièce N°4).

Il serait intéressant d'obtenir la copie des formulaires répondant aux FARs 61.58 concernant Monsieur [LE CANDIDAT], seuls documents valides, dont la numérotation chronologique est infalsifiable a posteriori, et qui permettraient d'attester du renouvellement de la licence FAA de Monsieur [LE CANDIDAT] et donc de sa validité.

En tout état de cause, et comme l'attestent les documents annexés, la FAA n'a aucune trace de ces documents ou de tout renouvellement conforme aux FARs 61.58 entre le 2 septembre 1996 et la date du test en vol d'avril 2000.

En conséquence, le candidat n'ayant pas de licence FAA valide, il ne peut faire usage d'une validation par la République Française de cette licence FAA au-delà du 1^{er} septembre 1997, soit 12 mois après son dernier contrôle périodique par un examinateur agréé par la FAA.

En conséquence, Monsieur [LE CANDIDAT] ne peut exercer les fonctions de commandant de bord d'un avion immatriculé en France et exploité en transport public au-delà du 1^{er} septembre 1997.

En conséquence, l'intégralité de ce dossier de diffamation commence par une mise en cause claire des Services de la Formation et du Contrôle Technique, qui ont attribué au nom de Monsieur le Ministre des Transports une validation de licence frappée de nullité mais utilisée pendant des années.

Eu égard à la qualité des signataires, il est impossible de penser qu'ils ont accordé cette validation sans savoir que la licence de base n'était plus valable. Les conditions de renouvellement de licences sont identiques dans le monde entier, l'ignorer [ou pire : feindre de l'ignorer] est une attitude de nature à retirer toute crédibilité aux services concernés de l'administration de l'aviation civile française.

Si un petit site Internet est en mesure d'obtenir l'état de la validité d'une licence, on se doute bien qu'un Etat membre de l'OACI comme la France est également en mesure d'obtenir ces informations auprès de l'administration américaine. L'absence de toute investigation à ce niveau, lors de la remise d'une validation par la République Française, constitue une violation d'une gravité extrême des règlements internationaux pourtant ratifiés par la France : Le pilote commandant de bord d'un aéronef doit disposer d'une licence en cours de validité (règlement OACI repris par la France dans ses règlements nationaux).

Cette infraction au plus haut niveau de l'institution aéronautique devra être expliquée par les signataires de la validation, à savoir Messieurs Jean-Claude Gayssot, Ministre des Transports ayant signé la validation, et Maxime Coffin ayant proposé au Ministre la signature de la validation.

Soit il s'agit d'une négligence, soit il s'agit de favoritisme envers un candidat, mais dans les deux cas ce laxisme devra être expliqué car il est de nature à compromettre la sécurité aérienne.

Il résulte que toute argumentation de la partie adverse sur l'ensemble de ce dossier devra être examinée avec soin et précaution, puisqu'elle a manifestement intérêt à cacher cet aspect du dossier.

Si le candidat n'a jamais disposé au cours des années 1998, 1999 et 2000 d'une licence FAA en état de validité, on voit bien les implications légales : la validation accordée par Monsieur le Ministre des Transports est frappée de nullité dès le 1^{er} septembre 1997, conformément aux clauses suspensives inscrites sur la validation elle-même.

Pour ce seul motif, l'examen pratique ne pouvait avoir lieu dans les conditions qui prévalaient le 19/04/00 lors de l'épreuve pratique de Monsieur [LE CANDIDAT], en vue de l'obtention d'un brevet et d'une licence de pilote de ligne (PLA-ATPL) émis par la France.

En droit interne Français, c'est l'Arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications, Modifié par l'arrêté du 1^{er} septembre 1999 qui précise les conditions d'obtention, de prorogation et de renouvellement des titres aéronautiques.

Les articles L. 150-1, L. 150-2, L. 150-8, L. 427-1 et R. 421-5 du Code de l'Aviation Civile qui précisent, pour ce qui les concerne, les sanctions encourues par l'exploitant et le navigant qui exploiteraient un aéronef en infraction par rapport à la composition de l'équipage et la non possession par ceux-ci de titres aéronautiques valides.

Au point de vue strictement juridique, l'étude de ce dossier peut s'arrêter ici, et l'on comprend mieux les motivations de l'aviation civile pour que ce dossier soit définitivement enterré.

Mais dans le seul but de montrer que bien d'autres aspects présentent des irrégularités difficilement imaginables, nous allons faire, un court instant, abstraction des éléments ci-dessus exposés et supposer que le pilote dont il est question a le droit de piloter un avion immatriculé en France en qualité de Commandant de Bord dans le Transport public de passagers.

Pour être clair, s'il n'est pas nécessaire d'aller plus loin dans les investigations, nous poursuivons notre enquête dans le seul but d'effectuer une analyse théorique destinée à comprendre les agissements ou négligences de l'administration de l'aviation civile.

3. CONDITIONS REGLEMENTAIRES EXIGÉES POUR PRESENTER UN TEST ATPL PRATIQUE

Les dispositions réglementaires qui prévalaient à l'époque des faits (20/04/00) sont précisées dans les textes suivants, annexés aux présentes : arrêté du 29/03/99 FCL 1.

Ces documents ont été publiés au Journal Officiel de la République Française le 29/06/99.

Bien que les textes publiés au Journal Officiel de la République Française soient sans ambiguïté, il est intéressant de comprendre quelle est l'interprétation de ces textes par l'Autorité chargée de leur application, à savoir la Direction Générale de l'Aviation Civile et son Service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique (SFACT/T).

On retrouve l'indication de la stricte application des textes dans la publication, par le SFACT, du «Guide de l'Elaboration d'un Scénario d'Epreuve Pratique sur Simulateur». A la page 10-00-00, révision N° O non amendée (copie en annexe **Pièce N°9**), il est indiqué :

[...]

L'arrêté du 29 mars 1999 (J.O du 29 juin 1999) constitue la réglementation désormais applicable en matière de licences et qualifications de membre d'équipage de conduite d'avions.

[...]

[Ces épreuves] ne peuvent être organisées sur avion que dans des cas exceptionnels (Cf. note spécifique N°10278 SFACT/T du 21/01/2000)

[...]

Le caractère exceptionnel d'une épreuve qui serait passée sur avion fait donc l'objet d'une note complémentaire, qui porte la référence 10278 - SFACT/T datée du 21/01/2000 et signée par Monsieur [LE PLAIGNANT] (voir en annexe **Pièce N°10**).

Son objet précise autant que nécessaire le «*déroulement des épreuves pratiques d'aptitude en vue de la délivrance, la prorogation ou le renouvellement de la qualification de type sur avion*».

En conséquence, et bien qu'il soit rappelé en gras et souligné dans cette note que **«Ces épreuves pratiques sur avion doivent rester exceptionnelles»**, elle exclut *de facto* les tests pratiques en vue de l'obtention de la licence de Pilote de Ligne ATPL, puisque aucune référence à cette épreuve ne figure dans son objet qui ne concerne que les épreuves liées aux qualifications de type.

Par ailleurs, dans une note SFACT/T référence 11518 modifiée, datant du 21/01/2000 et annexée (**Pièce N°11**), Monsieur [LE PLAIGNANT] précise autant que nécessaire en page 3 de cette note que les candidats à la licence ATPL doivent subir un test complet de 3 heures comportant «*Toutes les rubriques obligatoires (M) en PF dans chaque section*».

Note : PF est l'abréviation de Pilote en Fonction (pilote aux commandes).

PNF est l'abréviation de Pilote Non en Fonction (pilote qui n'est pas aux commandes).

Les rubriques portant la mention (M) comme Mandatory (traduction : obligatoire) dans le FCL1, publié au Journal Officiel de la République Française, ne peuvent être réalisées sur avion, et doivent de ce fait être conduites sur un simulateur approuvé.

Ces éléments ne font que confirmer la stricte application par l'Autorité des dispositions prévues par le FCL1 et qui a fait l'objet d'un arrêté publié au Journal Officiel de la République Française le 29/06/1999.

4. ORGANISATION DE L'EPREUVE PRATIQUE

Le test pratique en vue de l'obtention de la licence ATPL s'est déroulé au départ de Malte (La Valette) le 19/04/00. Pour se rendre à Malte, le testeur qui agit sur instruction du Jury des Examens et qui est muni d'un ordre de mission, dispose d'un billet de transport émis par la compagnie Air France, agence du Bourget.

Ce Billet de transport est annexé aux présentes. On peut voir qu'il a été émis le 17/04/00 (la veille du test) et qu'il concerne :

Monsieur [LE TESTEUR]
PARIS CDG / AMSTERDAM / MALTE
Vol AF 1440 puis KM0393 du 18/04/00
MALTE / AMSTERDAM / PARIS CDG
Vol KM 0394 puis AF1441 du 28/04/00

Le code tarifaire est ID50B1. Il s'agit d'un tarif Business Class (50%) réservé aux seules sociétés disposant d'un accord de billetterie avec la compagnie nationale Air France. Il est impossible à un particulier d'obtenir ce tarif. La compagnie [La Compagnie] a commandé et payé ce billet.

Il est très surprenant de constater que Monsieur [LE TESTEUR] envisage de rester 10 jours sur place pour effectuer un test qui lui prendra dans les faits moins d'une journée. Il faut donc chercher la raison pour laquelle Monsieur [LE TESTEUR] souhaiterait rester au-delà du temps nécessaire à la réalisation de la mission que lui confie la République Française pour évaluer les aptitudes du candidat.

Cette motivation sera peut-être la présence à ses côtés de Madame [LE TESTEUR], son épouse, qui dispose d'un billet d'avion émis par la compagnie nationale Air France et dont la copie se trouve également annexée aux présentes :

Madame [EPOUSE DU TESTEUR] (prénom Denise)
PARIS CDG / AMSTERDAM / MALTE
Vol AF 1440 puis KM0393 du 18/04/00
MALTE / AMSTERDAM / PARIS CDG
Vol KM 0394 puis AF1441 du 28/04/00

La présence de Madame [EPOUSE DU TESTEUR] aux côtés de son mari, pour un long séjour à Malte, est attestée par le témoignage d'un Officier Pilote de Ligne qui a rencontré le couple à l'hôtel quelques jours après l'examen, dont voici un extrait :

« Le 21/04/00, j'ai effectué un vol Paris (LBG) Malte sur l'appareil F-GXXX. [NDLR : ce vol figure sur le carnet de route de l'appareil dont l'extrait est annexé aux présentes (Pièce N°7)] A Malte je suis resté à l'hôtel Corinthia. J'y ai rencontré [Le Testeur], que je connaissais, et qui était accompagné par son épouse XXXX. Nous avons passé deux jours sur place. Au cours de ce séjour, Monsieur [Le Testeur] nous a informés qu'il était venu faire passer l'épreuve du pilote de ligne pratique à Monsieur [LE CANDIDAT] le 19/04/200. Monsieur [Le Testeur] et son épouse sont restés à Malte au-delà du 23/04/00, date de notre départ. »

Une grande partie du dossier de «diffamation» tient au fait que les auteurs des textes du forum, objet des plaintes, font référence à l'égalité des chances dans les examens de la République Française ce qui constitue un principe ayant valeur Constitutionnelle.

Il est légitime en effet de se demander quelle est la latitude du testeur pour apprécier en toute objectivité les aptitudes d'un candidat, alors qu'il est invité lui et son épouse, aux frais de l'employeur du candidat, pour un séjour d'une durée significative, dépassant largement la durée nécessaire à l'examen en vol, dans un hôtel cinq étoiles d'une île ensoleillée.

Il semble par ailleurs établi que les prestations hôtelières concernant le séjour du couple [LE TESTEUR ET EPOUSE DU TESTEUR], en mission pour le compte de l'administration de l'Aviation Civile, ont été réglées en sus des droits d'examens fixés par arrêté et qui prévoient déjà la rétribution du testeur, fonctionnaire contractuel, par la compagnie [La Compagnie].

A l'époque des faits, ces droits étaient de 4.990 Francs.

Pour ce qui concerne les frais hôteliers et l'intégralité des frais de séjour du testeur et de son épouse, ils auraient été réglés par la société d'assistance aéroportuaire à Malte utilisée par [La Compagnie] donc intégralement refacturés à celle-ci.

Une copie des billets Air France se trouve en annexe (**Pièce N° 5**).

L'attestation de Monsieur X, Officier Pilote de Ligne dont le nom figure par ailleurs sur le carnet de route de l'appareil utilisé (**Pièce N°7**), qui accrédite les faits par son témoignage, se trouve également en annexe (**Pièce N°6**).

5. DEROULEMENT DE L'EPREUVE PRATIQUE

Le test pratique en vue de l'obtention de la licence ATPL s'est effectué au cours d'un vol spécifique sur avion mis à la disposition du candidat par son employeur, à savoir la compagnie [LA COMPAGNIE]. Les personnes présentes à bord étaient (**Pièce N°7**) :

- Monsieur [LE CANDIDAT], candidat, dont le trigramme est «AAA»
- Monsieur [LE TESTEUR], testeur, TRE, Commandant de Bord au sein de la compagnie AXXX SXXXXXXXX, dont le trigramme est «BBB»
- Monsieur [LE COPILOTE], OPL Falcon 20 et 50 au sein de la compagnie [LA COMPAGNIE], dont le trigramme est «CCC»

L'avion est le Falcon 50 SN00X, Avions Marcel Dassault, immatriculé F-GXXX, faisant partie de la liste de flotte [LA COMPAGNIE] (anciennement immatriculé F-BXXX). Cet appareil figure sur le Certificat de Transporteur Aérien (CTA/AOC) de cette compagnie.

Au niveau de la réglementation européenne et française applicable, l'appareil Falcon 50 figure dans les AMC comme étant un appareil «dont l'équipage minimal de conduite est de deux pilotes». En conséquence, il est classifié par les autorités françaises et par l'ensemble des Etats membres des JAA comme relevant du champ d'application de la réglementation de certification «JAR 25». Sa certification européenne (JAA) et américaine (FAA) comporte la mention d'un équipage minimal de conduite de deux pilotes.

L'épreuve pratique en vue de l'obtention de la licence de Pilote de Ligne (ATPL) pour laquelle Monsieur [LE CANDIDAT] est candidat s'effectue en vol sur 3 branches comme suit :

- Branche A/ 19/04/00 LMML - DTTJ décollage à 0905Z atterrissage 0950Z (45 minutes block à block)
- Branche B/ 19/04/00 vol local à DTTJ décollage à 1050Z atterrissage 1150Z (60 minutes block à block)
- Branche C/ 19/04/00 DTTJ - LMML décollage à 1410Z atterrissage 1450Z (40 minutes block à block)

Note : LMML est l'indicateur d'emplacement OACI pour Malte La Valette
DTTJ: indicateur d'emplacement OACI pour Djerba (Tunisie)

Le carnet de route de l'appareil, renseigné par le Commandant de Bord constitue au sens du Code de l'Aviation Civile (CAC) et des règlements pris pour son application, un Document de Bord officiel. Il fait apparaître les mentions suivantes (**Pièces N°7**) :

- Branche A : Pilote Commandant de Bord [LE CANDIDAT], Officier pilote CCC, 3^{ème} pilote BBB, conditions de vol I (comme IFR - vol aux instruments), 3 pilotes à bord.
- Branche B : Pilote Commandant de Bord [LE CANDIDAT], Officier pilote BBB, 3^{ème} pilote CCC, conditions de vol I (comme IFR - vol aux instruments), 2 pilotes à bord (?)
- Branche C : Pilote Commandant de Bord [LE CANDIDAT], Officier pilote CCC, 3^{ème} pilote BBB, conditions de vol I (comme IFR - vol aux instruments), 3 pilotes à bord plus une hôtesse (?).

Sur le Compte Rendu Matériel Compte Rendu Matériel de l'avion F-GXXX (Document de Bord officiel renseigné et signé par le Commandant de Bord) référence XXX 01/98 Feuillet N°15 du 19/04/00 (**Pièce N°8**), on retrouve les mêmes informations ainsi que :

- Branche A : Un atterrissage mentionné, consommation totale de 2060 livres sur les 3 moteurs, consommation équilibrée sur chaque moteur (700 + 670 + 690 Lbs).
- Branche B : cinq atterrissages mentionnés, consommation totale de 3440 livres sur les 3 moteurs (970 + 1280 + 1190 Lbs).
- Branche C : un atterrissage mentionné, consommation totale de 2090 livres sur les 3 moteurs, consommation équilibrée sur chaque moteur (700 + 700 + 690 Lbs).

Ces informations seront utilisées et développées lors de la procédure judiciaire car elles sont riches en enseignements.

6. REMARQUES SUR L'UTILISATION D'UN AVION PLUTOT QU'UN SIMULATEUR APPROUVE

En dehors de l'argumentation développée plus haut quant à l'interprétation par la DGAC - SFACT/T du FCL1 en France, il convient de préciser les textes applicables.

Les textes qui prévalent au 19/04/00 sont le FCL1. Dans sa version originale en langue anglaise, le texte, JAR FCL1 précise notamment qu'un simulateur doit être utilisé pour effectuer un test d'aptitude en vue de l'obtention de la licence ATPL :

Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 and 1.295

- Skill Test and Proficiency Check for Aeroplane Type/Class Ratings and ATPL June 1, 2000(See JAR-FCL 1.240 through 1.262 and 1.295) (See AMC FCL 1.261 (a)) (See IEM FCL 1.240(1) and (2))

[...]

2 - *Items to be covered in skill tests/proficiency checks are given in the applicable Appendix 2 and 3 to JAR-FCL 1.240.*

[...]

With the approval of the Authority, several different skill test/proficiency check scenarios may be developed containing simulated line operations. The examiner will select one of these scenarios. Flight simulators, if available and other training devices as approved shall be used.

[...]

Cette disposition est reprise intégralement dans la version française du JAR-FCL, à savoir le FCL1, texte publié au Journal Officiel de la République Française le 29 juin 1999 en annexe N°11 des documents administratifs relatifs à l'arrêté du 29/03/99 publié au Journal Officiel de la République Française :

Journal Officiel de la République Française / Page 98 / 29 juin 1999

SECTION 1 - FCL 1 Sous-partie F

APENDICE 1 AU FCL 1.240 & 1.295 - Epreuve pratique d'aptitude et contrôle de compétence pour les qualifications de type/classe et la licence ATPL

(Se reporter aux FCL 1.240 à 1.262 et 1.295)

[...]

Les rubriques sur lesquelles portent les épreuves pratique d'aptitude et les contrôles de compétence sont définies aux Appendices 2 et 3 au FCL 1.240.. Avec l'accord de l'Autorité, différents scénarios d'épreuves pratiques d'aptitude et de contrôle de compétence peuvent être développés, comportant des opérations simulées de transport public. L'examineur sélectionne un de ces scénarios. Les simulateurs de vol approuvés, s'ils sont disponibles, et autres dispositifs de formation approuvés doivent être utilisés.

[...]

Or, le Centre d'Instruction Falcon (CIF) au sein de l'organisme Flight Safety de Paris, situé au niveau de l'aéroport du Bourget, à 200 mètres du siège de la compagnie [LA COMPAGNIE], dispose de simulateurs Falcon 20, Falcon 50, Falcon 900 et Falcon 2000, tous certifiés «level C» ou «D» et approuvés pour être utilisés dans le cadre de qualifications des équipages et d'examens en vol - dont celui du brevet et de la licence de pilote de ligne - par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). La compagnie [LA COMPAGNIE] dispose auprès de cet organisme d'un contrat global d'utilisation de ces simulateurs de vol approuvés pour l'ensemble de son Personnel Navigant Technique, dont fait partie le candidat.

Pour ce seul motif, l'examen pratique ne pouvait avoir lieu dans les conditions qui prévalaient le 19/04/00 lors de l'épreuve pratique de Monsieur [LE CANDIDAT], en vue de l'obtention d'un brevet et d'une licence de pilote de ligne (PLA-ATPL) émis par la France. Cet examen en vol n'est pas justifié et n'aurait jamais dû avoir lieu dans ces conditions, non conformes aux textes applicables à cette date.

7. REMARQUES SUR LA CONSTITUTION DE L'EQUIPAGE

On note que l'Officier Pilote pour ce vol est Monsieur [LE COPILOTE]. A la date du 19/04/00, celui-ci ne remplissait pas les conditions réglementaires exigées pour être Commandant de Bord sur un avion de type Falcon 50 (relevant du champ d'application des JAR 25) et exploité en Transport Public de Passagers. En effet, celui-ci :

- n'est pas titulaire du brevet d'aptitude théorique de Pilote de Ligne et ne l'a jamais été auparavant ;
- n'est pas titulaire de la licence de Pilote de Ligne et ne l'a jamais été avant cette date.

Les conditions minimales nécessaires à l'exercice de la fonction de Commandant de Bord sur avion relevant du champ d'application des JAR25 sont précisées, pour ce qui est du territoire français par l'arrêté du 29 mars 1999.

Les dispositions réglementaires applicables au moment de ce vol précisent clairement que l'examineur (Monsieur [LE TESTEUR]) ne peut en aucun cas remplir des fonctions essentielles à bord d'un avion lors d'un examen en vol ou d'un test. La lecture du carnet de route de l'avion (**Pièce N°7**) indique que l'examineur (Monsieur [LE TESTEUR]) figure en second pilote pour la branche B, au cours de laquelle il intervient à la fois en qualité de membre de l'équipage et d'examineur ce qui est incompatible avec la sécurité des vols et les dispositions et textes régissant les examens en vol pour l'obtention d'une licence ou qualification de type.

Par ailleurs, Monsieur [LE COPILOTE] n'est pas détenteur d'une qualification d'instructeur.

Les dispositions réglementaires applicables précisent autant que nécessaire que dans l'hypothèse selon laquelle un avion est utilisé (uniquement si un simulateur approuvé n'existe pas), le second pilote doit être un instructeur, ce qui n'est pas le cas de Monsieur [LE COPILOTE] qui agit en qualité de PNF et/ou de PF sur les branches A et C, comme indiqué sur le Carnet de Route (**Pièce N°7**). Cette exigence se trouve dans la version originale en langue anglaise des JAR FCL :

*Appendix 1 to JAR-FCL 1.240 and 1.295 - Skill Test and Proficiency Check for aeroplane Type/Class Ratings and ATPL June 1, 2000(See JAR-FCL 1.240 through 1.262 and 1.295)
(See AMC FCL 1.261 (a))
(See IEM FCL 1.240(1) and (2))*

[...]

SPECIAL REQUIREMENTS FOR THE SKILL TEST/PROFICIENCY CHECK FOR A MULTI-PILOT AEROPLANE AND FOR THE SKILL TEST REQUIRED FOR THE ATPL(A)

[...]

9 - The test/check for a multi-pilot aeroplane shall be performed in a multi-crew environment. Another applicant or another pilot, may function as second pilot. If an aeroplane, rather than a simulator, is used for the test/check, the second pilot shall be an instructor.

[...]

Cette disposition est reprise intégralement dans la version française du FCL, à savoir le FCL1, publié au Journal Officiel de la République Française le 29 juin 1999 en annexe N°11 des documents administratifs relatifs à l'arrêté du 29/03/99 publié au Journal Officiel de la République Française :

FCL1 Sous-partie F page 99 / Section 1 - Journal Officiel de la République Française du 29/06/99

CONDITIONS SPECIALES POUR L'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE / LE CONTROLE DE COMPETENCE POUR AVION MULTIPILOTE ET POUR L'EPREUVE PRATIQUE D'APTITUDE EN VUE DE LA DELIVRANCE DE LA LICENCE ATPL(A).

[...]

9 - L'épreuve pratique d'aptitude ou le contrôle de compétence sur avion multipilote doit être effectué dans un environnement multipilote. Un deuxième candidat ou un autre pilote, peut remplir les fonctions de deuxième pilote. Lorsqu'un avion, plutôt qu'un simulateur, est utilisé pour l'épreuve ou le contrôle, le deuxième pilote doit être un instructeur.
[...]

Pour ce seul motif, l'examen pratique ne pouvait avoir lieu dans les conditions qui prévalaient le 19/04/00 lors de l'épreuve pratique de Monsieur [LE CANDIDAT], en vue de l'obtention d'un brevet et d'une licence de pilote de ligne (PLA-ATPL) émis par la France.

8. QUALIFICATION DE RADIOTELEPHONIE INTERNATIONALE

A la date de l'épreuve pratique en vue de l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne (PLA-ATPL), le candidat n'était pas en possession d'une Qualification de Radiotéléphonie Internationale valable ou de son équivalent FCL précisé par l'arrêté du 29/03/99.

Même si l'on peut s'interroger sur l'absence de cette qualification pourtant obligatoire pour tout pilote professionnel ayant une qualification de vol aux instruments (IFR) apposée sur une licence émise par la République Française, on pourra se contenter de constater que la QRI est obligatoire depuis 1992.

L'absence de cette qualification invalide la qualification de vol aux instruments apposée sur la licence de Pilote Professionnel du candidat, conformément à ce que l'Administration de l'Aviation Civile Française (DGAC) a plaidé devant les juridictions administratives (Tribunal Administratif de Nouméa et Cour d'appel administrative de Paris) dans une autre affaire (Affaire M. D. c./DGAC) qui fait l'objet d'un développement complet dans le présent document.

Or, les conditions exigées pour présenter les épreuves pratiques en vue de l'obtention du brevet et de la licence de Pilote de Ligne (PLA-ATPL) sont précisées par arrêté du 15/09/97 qui rend obligatoire pour le candidat la possession d'une licence valable de Pilote Professionnel (CPL-A), d'une qualification valable de vol aux instruments (IR-A) au moment de l'examen pratique. L'original de ce document est par ailleurs demandé par le Jury des Examens lors de la constitution du dossier de candidature aux épreuves en vol, au point N°7, dont la copie est jointe en annexe (**Pièce N°12**).

Bien après que cette affaire ne soit découverte, par certains membres des forums du site RadioCockpit, il semble que certains services ou fonctionnaires de la DGAC se soient aperçus du risque juridique lié à l'absence de la QRI ou de son nouvel équivalent réglementaire (Usage de la Langue anglaise, arrêté du 29/03/99), pouvant conduire à l'invalidation du brevet et de la licence de M. [LE CANDIDAT].

Après avoir attendu plus de 15 ans, M. [LE CANDIDAT] a décidé de se présenter à cet examen. Ayant subi avec succès les épreuves, cette qualification pourtant nécessaire et obligatoire à la présentation à l'examen pratique et, en cas de succès à l'obtention du brevet et de la licence de pilote de ligne, fut apposée sur la licence de l'intéressé sous le N° 7538 le 12/12/00, soit six mois et six jours après la délivrance du brevet et de la licence de Pilote de Ligne (délivré le 06/06/00).

La copie de la page de la licence de l'intéressé portant cette qualification se trouve en annexe (**Pièce N°2**).

Dès lors, on ne peut que constater que la licence de PP/IFR de Monsieur [LE CANDIDAT] n'était pas valide pour passer les épreuves en vol et que l'examineur désigné aurait dû contrôler la validité de la licence du candidat avant l'épreuve.

Compte tenu de la date d'obtention de cette qualification (QRI) le Certificat de Transport Aérien (CTA) ainsi que l'Epreuve Pratique (EP) associée se trouvent également frappés de nullité car obtenus indûment, puisque la candidature à l'Epreuve Pratique du Certificat de Transport aérien présuppose la détention d'une licence de Pilote Professionnel Avion (PPA) avec Qualification de vol aux instruments (IFR) et Qualification de Radio Internationale (QRI) valables.

Au vu des textes applicables sur le territoire la République Française et de leur interprétation par la DGAC devant les tribunaux dans d'autres affaires, Monsieur [LE CANDIDAT] ne disposait d'aucune licence valable le jour du son examen.

Suite à cet état de faits, la licence délivrée à Monsieur [LE CANDIDAT] par l'Administration de l'Aviation Civile Française (DGAC) est frappée de nullité et il est étonnant qu'une Administration réputée tatillonne accepte d'apposer sur une licence, le 12/12/2000, une Qualification obligatoire pour l'obtention de cette même licence, délivrée le 06/06/2000, soit six mois plus tôt !

Pour ce seul motif et du fait que l'examineur était dans l'obligation de vérifier les titres initiaux du candidat, l'examen pratique pour le brevet et la licence de pilote de ligne de Monsieur [LE CANDIDAT] ne pouvait légalement avoir lieu dans les conditions qui prévalaient le 19/04/00. Le brevet et la licence de pilote de ligne de Monsieur [LE CANDIDAT] furent délivrés sur la base d'autres considérations que la stricte application des textes législatifs et réglementaires régissant les titres aéronautiques et leur délivrance.

9/ USAGE DE LA LANGUE ANGLAISE A MALTE

Le point de départ choisi pour la réalisation de l'examen en vol, à savoir l'aéroport de Malte La Valette, se situe à l'étranger et dans une zone de radiotéléphonie en langue anglaise. La langue officielle de l'île de Malte est d'ailleurs l'Anglais.

Le candidat n'étant pas détenteur valablement, au 19/04/00, de la Qualification de Radiotéléphonie Internationale, (QRI), il ne pouvait exercer aucune prérogative sous le couvert de sa licence française.

(Il ne faut pas confondre la QRRI - Qualification Restreinte de Radiotéléphonie Internationale - destinée aux pilotes privés avec la QRI, destinée aux navigants professionnels.)

Le candidat M. [LE CANDIDAT] possédait également une validation de son certificat de Pilote de Ligne délivré par l'Administration de l'Aviation Civile des Etats Unis d'Amérique (FAA), certificat de Pilote de Ligne s'avérant être périmé et donc non valable.

La validation accordée visiblement sans aucune vérification ou contrôle par le Ministre des Transports, sur proposition de Monsieur Maxime COFFIN, ne peut en aucun cas se substituer à une licence de Pilote Professionnel qualifié pour le vol aux instruments en état de validité, et comprenant par conséquent une QRI valable : en effet, tout candidat à une épreuve pratique de pilote de ligne française doit être en possession d'une licence française CPL/IR valide et complète, comme le spécifie et confirme le dossier officiel de candidature aux épreuves pratiques du Pilote de Ligne (Pièce N°12).

Ces dispositions figurent dans la version anglaise du JAR FCL, et sont reprises intégralement dans la version française.

En conséquence, compte tenu de ce qui précède, le candidat ne peut assumer légalement sous licence française, les fonctions exigées par la réglementation applicable en la matière (fonctions dites de Communication) pour tout vol effectué en zone de radiotéléphonie en langue anglaise.

Pour ce seul motif, l'examen pratique ne pouvait avoir lieu dans les conditions qui prévalaient le 19/04/00 lors de l'épreuve pratique de Monsieur [LE CANDIDAT], en vue de l'obtention d'un brevet et d'une licence de pilote de ligne (PLA-ATPL) émis par la France.

10/ LA DGAC ACCEPTE-T-ELLE (HABITUELLEMENT) DE DEROGER EN CAS D'ABSENCE DE QRI ?

Il s'agit probablement du volet le plus passionnant de cette étude, car il existe une preuve irréfutable de la nécessité d'une QRI pour valider la licence de PP-IFR. Cette preuve matérielle est apportée par la DGAC elle-même, dans le cadre d'une autre affaire que l'administration ne s'attendra pas à retrouver ici :

Monsieur Philippe D, Pilote professionnel (donc titulaire d'une licence de Pilote professionnel assortie d'une qualification de vol aux instruments), exerçait de façon régulière et à titre professionnel et rémunéré une activité de pilote.

En novembre 1994, la DGAC lui a signifié par courrier que faute d'être titulaire d'une Qualification de Radiotéléphonie Internationale avant la date du 21/12/94, sa licence de PP/IFR serait considérée comme caduque. Monsieur Philippe D, n'ayant pas réussi à temps l'examen de la QRI, s'est vu convoqué par l'antenne de l'aviation civile de Nouméa, agissant sur instructions de la DGAC, pour annulation de ses brevets et qualifications à effet de mars 1995. N'ayant plus de titres valides pour exercer sa profession, Monsieur Philippe D fut licencié immédiatement et a dû par la suite renoncer à l'exercice de la profession de navigant professionnel. Depuis cette date il n'a plus jamais exercé son métier de pilote professionnel.

Pour se rendre compte de la situation de favoritisme, il est très intéressant de lire le mémoire de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) dans cette affaire. Celui-ci figure en annexe (**Pièce N°14**).

Pour résumer la situation, nous reproduisons ci-après un courrier envoyé par la DGAC directement à l'employeur de Monsieur Philippe D, la société AVIAZUR (**Pièce N°13**) :

*Expéditeur : Service de la Navigation Aérienne
Destinataire : Société AVIAZUR
N/REF N° 2170-020233 SNA/TAPN
REF : lettre 43554 SFACT/PLC du 18/11/94
Date : 09/02/95*

OBJET : annulation qualification IFR de M. D

Monsieur,

Selon les informations communiquées ce jour par le Jury des Examens du Personnel Navigant, M. Philippe D n'a pas été reçu à l'examen QRI qu'il a présenté en décembre 1994.

En conséquence, conformément aux directives référencées du Chef du Bureau des Licences des Personnels Aéronautiques, l'apposition de la qualification IFR sur la licence de Monsieur D doit faire l'objet d'une annulation immédiate.

Pour votre société, cela signifie concrètement qu'à compter de ce jour, ce pilote n'est plus habilité à exercer les fonctions de commandant de bord dans le cadre du transport aérien public.

A titre d'information, pour obtenir à nouveau une qualification IFR, M. D devra repasser les épreuves associées et obtenir la QRI dans un délai maximum de 6 mois à compter de sa réussite à ces épreuves.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

*Le Chef du Service de la Navigation Aérienne
P. LOUIN*

Le bien-fondé de l'annulation de la qualification IFR (donc de la licence professionnelle) de Monsieur D, au motif de l'absence de QRI, **a été plaidé deux fois par la DGAC devant les Tribunaux Administratifs.**

Il est possible de constater en lisant les mémoires des parties au procès (**Pièce N°14**), que la Juge fut sensible aux arguments de la DGAC en confirmant l'annulation de la qualification IFR professionnelle du fait de l'absence de Qualification de Radio Internationale (QRI).

On peut dès lors se poser la question, connaissant ce cas, de savoir comment la licence PP-IFR de Monsieur [LE CANDIDAT] serait, elle, restée valide toutes ces années et lui permettrait de surcroît de passer les examens pour la licence supérieure ?

De se demander également par quel miracle la DGAC a pu émettre une licence de Pilote de Ligne le 06/06/00 qui est restée vierge de toute QRI pendant six mois alors que cette même QRI est obligatoire et constitue une condition préalable à la réalisation de l'examen en vol ?

Il est possible de se demander aussi comment le Bureau Licences de la DGAC accepte de porter sur une licence, 6 mois après sa délivrance, une qualification pourtant requise pour l'obtention de cette licence...

On rappellera simplement qu'une licence de Pilote Professionnel (PP) avec Qualification de vol aux Instruments (QVI-IFR) en cours de validité est une condition obligatoire pour se présenter à l'examen pratique en vue de l'obtention du brevet et de la licence de Pilote de Ligne.

Pour ce seul motif, l'examen pratique ne pouvait avoir lieu dans les conditions qui prévalaient le 19/04/00 lors de l'épreuve pratique de Monsieur [LE CANDIDAT], en vue de l'obtention d'un brevet et d'une licence de pilote de ligne (PLA-ATPL) émis par la France.

11/ LE CANDIDAT CONNAISSAIT-IL L'EXAMINATEUR AVANT L'EXAMEN ?

Il est de notoriété que Messieurs [LE TESTEUR] et [LE CANDIDAT] se connaissent de longue date et qu'ils entretiennent des relations amicales extra-professionnelles également de longue date. Il est également de notoriété que Monsieur [LE TESTEUR] a participé à la formation pratique de Monsieur [LE CANDIDAT] alors qu'il était à [AXXX SXXXXXXXX], conformément aux engagements pris par la compagnie [AXXX SXXXXXXXX] pour obtenir, maintenir et prolonger la validation de licence américaine FAA de Monsieur [LE CANDIDAT].

La validation de la licence a été accordée avec deux conditions suspensives :

- «Sous réserve d'une formation en vue de la licence de Pilote de Ligne» ;
- Sous réserve que la licence, objet de cette validation, reste elle-même valide.

Monsieur [LE TESTEUR], agissant en qualité d'instructeur, a donc participé à la formation du candidat. Nous versons en annexe (**Pièce N°15**) de ce dossier la copie des carnets de route de divers appareils appartenant à la compagnie [AXXX SXXXXXXXX]. Les vols effectués par les deux pilotes représentent un nombre très important de missions, sur de très longues durées. Nous n'en versons que quelques dizaines d'heures de vol sur quelques dizaines de missions, mais toute recherche approfondie donnerait des résultats encore plus accablants.

Or, le FCL1 publié le 29/06/99 au Journal Officiel de la République Française et annexé au présent document (**Pièce N°16**), précise autant que nécessaire que le testeur n'est pas réglementairement choisi par le candidat. Cet argument avancé par l'administration est contredit par les dispositions fixées par le FCL1 publié au Journal Officiel de la République Française.

Au vu des dispositions fixées par arrêté Ministériel et publiées au Journal Officiel de la République Française le 29/06/99, c'est donc l'Autorité qui porte et assume la pleine responsabilité de la nomination du testeur (examineur), et qui lui délivre un ordre de mission.

Or, en l'espèce, et en raison de la validation accordée au candidat, l'Autorité ne pouvait ignorer que le testeur avait participé à sa formation puisqu'il s'agissait d'actes de formation qui étaient imposés pour obtenir et prolonger ladite validation de licence émise par la même Autorité.

En regardant de plus près dans les archives de la compagnie [AXXX SXXXXXXXX], qui a obtenu la première validation de licence pour l'emploi de Monsieur [LE CANDIDAT] en qualité de Commandant de Bord alors qu'il ne disposait pas des licences nécessaires permettant d'accéder à ces fonctions, nous trouvons un grand nombre de vols effectués sur les deux appareils Falcon 50 exploités par la compagnie.

Pour mémoire, nous en versons quelques extraits aux présentes, pour un total d'une centaine d'heures de vol en 40 étapes environ, car la copie systématique de tous les vols seraient une opération trop fastidieuse tant ces vols sont nombreux (**Pièce N°15**).

En conséquence, le candidat connaissait le testeur, et ce dernier avait bien participé à des actes de formation pour le candidat, y compris au simulateur ce qui est contraire aux textes et directives concernant les examens pratiques pour l'obtention de brevets, licences et qualifications du personnel navigant professionnel.

Pour ce seul motif, l'examen pratique ne pouvait avoir lieu dans les conditions qui prévalaient le 19/04/00 lors de l'épreuve pratique de Monsieur [LE CANDIDAT], en vue de l'obtention d'un brevet et d'une licence de pilote de ligne (PLA-ATPL) émis par la France.

12. AUTRES ELEMENTS

A la lecture des textes de ce forum, les auteurs font apparaître plusieurs autres éléments singuliers qui mériteraient d'être retenus comme étant source d'interrogation légitime pour ce qui concerne les notions essentielles mais constitutionnelles de la République dans le domaine de l'égalité des chances aux examens et concours d'état :

a) Accès aux simulateurs

La compagnie [LA COMPAGNIE] dispose d'un contrat «full service» auprès du CIF (Centre d'Instruction Falcon, Flight Safety Paris) qui est l'organisme disposant des simulateurs approuvés par la DGAC et qui sont certifiés au moins «Level C», donc largement homologués pour réaliser des épreuves pratiques d'examens. Ces installations sont éloignées de 200 mètres de la base de la compagnie et du candidat. Elles se situent également non loin (500 mètres) de la base de la compagnie [AXXX SXXXXXXXX] qui emploie le testeur.

Le contrat «Full Service» de Flight Safety prévoit que tout pilote inscrit dispose de la faculté d'effectuer, sans supplément de coût, autant de séances de simulateur que nécessaire. Il n'y a aucun coût à l'heure d'utilisation autre que ceux prévus dans le forfait annuel. Ce contrat était facturé à la compagnie environ 100 KF par an et par pilote.

Dans ces conditions, il est légitime de se demander pour quelles raisons un test sur avion a été réalisé, à des milliers de kilomètres de là, puisque la réglementation impose l'usage d'un simulateur s'il existe (ce qui est le cas), qui de surcroît est accessible gratuitement à quelques mètres des installations des compagnies, du candidat, et du testeur.

b) Coût global de l'opération

Il est possible aussi de se demander selon quelle logique économique et quel avantage trouve la compagnie [LA COMPAGNIE] dans l'organisation d'un test aussi coûteux que lointain compte tenu des éléments suivants :

- Utilisation d'un avion dont le coût d'exploitation se situe autour de 30KF par heure d'utilisation, au lieu d'un simulateur de vol accessible sans facturation complémentaire (dans la pire des hypothèses, un simulateur tel que requis dans la réglementation génère un coût dix fois inférieur, mais donne la possibilité de réaliser l'intégralité des exercices obligatoires) ;
- Prise en charge de deux billets d'avion, établis par l'agence Air France du Bourget, sur commande de la compagnie [LA COMPAGNIE] et sur son compte ouvert à cette agence, entre Paris et Malte via Amsterdam pour le testeur, Monsieur [LE TESTEUR], et son épouse ;
- Une probable prise en charge financière même partielle des frais du testeur et de son épouse à Malte, Hôtel Corinthia Marina, pour une durée supérieure à celle du test.

c) «Secret» de l'opération

Un Examineur TRE (Type Rating Examiner) connaissant l'ensemble des participants au test (le candidat, le copilote et le testeur) se trouvait par hasard à Malte le 19/04/00, au cours d'une escale. Il a rencontré l'équipage du F-GXXX ainsi que le testeur. Quand celui-ci posa amicalement la question «Bonjour, que faites-vous tous ici ?» Il lui a été répondu qu'ils effectuaient «un vol de contrôle hors ligne». Pour quelles raisons cacher à ce confrère (également examinateur et membre du Jury des Examens de la DGAC, collègue PL) la nature exacte de leur présence simultanée et la nature de l'intervention de Monsieur [LE TESTEUR] à Malte ?

d) L'Autorité et/ou ses fonctionnaires ont-ils favorisé cette opération ?

Il est demandé par la réglementation de fournir, pour toute épreuve pratique en vue de l'obtention d'une licence ATPL, au moins 2 scénarios différents, détaillés pour chaque exercice, approuvés par l'Autorité (Appendice 1 au FCL 1.240 & 1.295, FCL1 journal Officiel de la République Française du 29/06/99 page 98 alinéa 2).

Cette procédure est détaillée dans un guide réalisé par le SFACT/T, le «GUIDE DE L'ELABORATION D'UN SCENARIO D'EPREUVE PRATIQUE SUR SIMULATEUR» mis à la disposition des organismes de formation et autres personnes concernées.

Bien que la publication de ce guide (29/12/2000) soit postérieure à la date du test, il est à noter que le principe des scénarios existe en France depuis 1997.

Monsieur XXX, à l'époque Chef Pilote de la compagnie [LA COMPAGNIE] et Instructeur ayant signé l'attestation de niveau du Candidat, n'a «*aucun souvenir*» d'avoir déposé quelque scénario d'examen que ce soit au départ de Malte La Valette. Il est pourtant le seul à avoir qualité pour déposer ces scénarios auprès de l'autorité et en vue de leur approbation.

Quand on connaît les difficultés notoires qu'ont eu les compagnies et les organismes de formation afin d'obtenir l'approbation de ces scénarios, il est légitime de se poser la question qui et comment au sein de l'Autorité de l'Aviation Civile (DGAC) a pu approuver si rapidement 2 scénarios distincts au départ de Malte, dont un vers Djerba qui aura été sélectionné par le testeur, alors que ceux-ci n'ont même pas été déposés.

Ceci est un fait sans précédent, et la DGAC serait bien inspirée d'expliquer comment elle a pu approuver des documents qui n'existent pas...

e) Contenu réglementaire de l'épreuve

Les exercices minimaux rendus OBLIGATOIRES par arrêté lors d'un test ATPL font apparaître une liste d'exercices (items) qui sont irréalisables sur avion (arrêt décollage, cisaillement de vent...). Ces exercices sont fixés par arrêté et constituent l'Appendice 2 au FCL 1.240 & 1.295 du FCL 1 Sous-partie F, publié au journal Officiel de la République Française le 29/06/99 page 101 et suivantes.

Il s'agit d'exercices de pannes impossibles à réaliser sur avion.

C'est notamment pour cette raison que les JAA exigent que ces épreuves se passent sur un simulateur approuvé.

Par ailleurs, les exercices réalisables sur avion sont tels qu'une épreuve réalisée avec des conditions de vol aux instruments simulées, puisque ceci est obligatoire, et compte tenu de la configuration de l'aéroport de Djerba (trajectoires de remises des gaz, etc.) pourrait durer bien plus d'une heure au total.

f) Qualification de type Falcon 900

Autre sujet intéressant, le passage de Monsieur [LE CANDIDAT] sur appareil de type Falcon 900 avant la date d'obtention de son Pilote de Ligne Pratique de la République Française. Avant le 06/06/00, Monsieur [LE CANDIDAT] ne dispose, on l'a vu, que d'une licence FAA ATPL N°2XXXXX8 ayant une qualification de type FA50.

Or, pour la FAA, le passage du Falcon 50 vers le Falcon 900 suppose un test dans un simulateur Falcon 900, contrairement à l'administration française qui considère qu'il s'agit de la même qualification de type.

La validation de la licence de Pilote de Ligne FAA étant accordée par Monsieur le Ministre des Transports «dans la limite des privilèges et des qualifications qu'elle comporte», Monsieur [LE CANDIDAT] ne peut en aucun cas exercer sur appareil Falcon 900 avant le 06/06/00, date à partir de laquelle l'Autorité lui accorde une qualification de type FA50 / F900 sur sa licence ATPL française dans les conditions expliquées ci-dessus.

Le candidat aurait donc dû subir une formation et un contrôle simulateur par un examinateur homologué par la FAA sur appareil Falcon 900. La FAA n'a aucune trace de cette formation, alors que Monsieur [LE CANDIDAT] a volé sur appareil Falcon 900 avant le 06/06/00...

g) Mesures prises par l'Autorité a posteriori

Pour quelle raison l'Autorité a décidé initialement de suspendre les prérogatives d'instructeur et de testeur de Monsieur [LE TESTEUR], à la suite de la publication sur le site RadioCockpit.com du sujet et de certaines informations concernant cette affaire ?

Pour quelle raison l'Autorité a finalement décidé d'exclure Monsieur [LE TESTEUR] du collège PL du Jury des Examens, après qu'une intervention de Monsieur Ph. XXX, Directeur de la Compagnie [AXXX SXXXXXXX], auprès de Monsieur [LE PLAIGNANT], a finalement conduit à rétablir les qualifications d'instructeur de Monsieur [LE TESTEUR] ?

La DGAC pourra-t-elle expliquer la suspension de licence de Monsieur [LE TESTEUR], il y a quelques années, et pour quels motifs a-t-elle été retirée puis restituée ?

Monsieur [LE PLAIGNANT], dans ce contexte, pourra sans doute expliquer qu'il est intervenu directement pour que soit réintégré Monsieur [LE TESTEUR] dans le collège PL du Jury des Examens, à la suite de sa suspension de licence, ce qui constitue un lien évident entre tous les intervenants qui ne peuvent désormais affirmer ne pas se connaître.

CONFIDENTIEL

CONCLUSIONS PROVISOIRES ET HYPOTHESES

Si on considère que le candidat ne connaissait personne au sein de l'administration de l'Aviation Civile, on peut considérer qu'il aura réussi à franchir un grand nombre de barrages sans être jamais inquiété :

- Absence de validité de sa licence FAA.
- Validation de sa licence FAA sans vérification ni contrôle.
- Licence de base française et qualification de vol aux instruments non valide du fait de l'absence de QRI.
- Examen sur avion et non sur simulateur.
- Absence de scénarios pour l'épreuve pratique.
- Examineur «ami».
- Contexte favorable au jugement positif de l'examineur (présence de son épouse).
- etc...

Si - par simple hypothèse - on considère à présent que le candidat a bénéficié d'un soutien de la part de Monsieur [LE PLAIGNANT] et / ou de son Administration, il devient possible d'expliquer point par point par quels moyens le candidat est passé au travers des mailles du filet censé faire respecter l'égalité des chances aux examens.

Des informations, contenues dans certains messages publiés sur le forum du site, permettent pourtant de rendre crédible cette hypothèse selon laquelle les trois intervenants se connaissaient. Plusieurs témoignages sont formels et font état d'une relation amicale entre Messieurs [LE PLAIGNANT] et [LE CANDIDAT] d'une part, et entre Messieurs [LE CANDIDAT] et [LE TESTEUR] d'autre part.

Il reste le troisième côté du triangle, et il faudra sans doute faire des rapprochements téléphoniques, des perquisitions et examiner les archives pour faire la lumière, sans toutefois qu'il soit nécessaire de chercher très loin. Les années 1993 / 1994 devraient suffire.

Car les relations entre Messieurs [LE PLAIGNANT] et [LE TESTEUR] existent en effet. Monsieur [LE TESTEUR] ayant eu un problème «médical» (alcoolémie positive) au cours de sa carrière, sa licence a été suspendue par l'Administration. La personne qui est intervenue pour que lui soient restituées ses prérogatives de pilote et d'instructeur, qui ensuite l'a nommé examinateur au collège PL du jury des examens n'est autre que Monsieur... [LE PLAIGNANT] !

Monsieur [LE PLAIGNANT] ne s'en est jamais caché, mais a toujours nié connaître le candidat.

En revanche, le candidat ne s'est jamais caché de ses relations privilégiées avec Monsieur [LE PLAIGNANT]. Ici aussi des rapprochements téléphoniques permettront de faire la lumière.

Dernier point d'interrogation significatif : le but final recherché.

Le contrat effectué à Malte par la compagnie [La Compagnie] n'est pas neutre : il s'agit de positionner en permanence un avion pour le compte de la Libye.

De même, Monsieur [LE CANDIDAT] fut le premier Commandant de Bord à accepter de conduire, le 07/11/2000, un vol en Transport Public sous pavillon français vers Bagdad (Irak) à bord d'un Falcon 900 de la compagnie [La Compagnie], et ce malgré les résolutions de l'ONU.

Existe-t-il une relation de cause à effet entre tous ces éléments ?

Il subsiste nombre d'interrogations dans ce dossier, notamment pour ce qui concerne les motivations réelles de la DGAC dans son acharnement judiciaire contre le site RadioCockpit.com

ANNEXES

- ◆ PIECE N°1 : Copie de la licence de Pilote de Ligne datée du 06/06/00 de Monsieur [LE CANDIDAT]
- ◆ PIECE N°2 : Copie de la QRI 12/12/00 de Monsieur [LE CANDIDAT]
- ◆ PIECE N°3 : Demande de validation de licence adressée au groupe d'experts
- ◆ PIECE N°4 : Extrait des archives FAA, licence ATPL N° 2XXXXXXX8, Airmen Certification Branch
- ◆ PIECE N°5 : Copie des billets Air France pour Monsieur et Madame [LE TESTEUR]
- ◆ PIECE N°6 : Attestation de Monsieur XXXX, OPL ayant rencontré [LE TETSTEUR] à Malte
- ◆ PIECE N°7 : Copie du carnet de route de l'appareil F-GXXX
- ◆ PIECE N°8 : Copie du CRM de l'appareil F-GXXX, référence XXX 01/98 Feuille N°15 du 19/04/00
- ◆ PIECE N°9 : Guide de l'Elaboration d'un Scénario d'Epreuve Pratique sur Simulateur (Extraits)
- ◆ PIECE N°10 : Note SFACT/T référence 10278, datée du 21/01/2000
- ◆ PIECE N°11 : Note SFACT/T référence 11518, modifiée, datée du 21/01/2000
- ◆ PIECE N°12 : Dossier d'inscription aux épreuves pratiques du pilote de ligne
- ◆ PIECE N°13 : Affaire DGAC / Ph. D. – courrier de la DGAC à la compagnie AVIAZUR
- ◆ PIECE N°14 : Affaire DGAC / Ph. D. – plaidoiries de la DGAC
- ◆ PIECE N°15 : Copie de carnets de route divers, compagnie [AXXX SXXXXXXXX]
- ◆ PIECE N°16 : FCL 1

CONFIDENTIEL
