

Lettre de juin 2013

1.- Chronique de juin

==>Pour lire directement le sujet qui vous intéresse, placez le curseur sur celui choisi. Il vous est indiqué d'appuyer sur la touche CTR et de cliquer. Aussitôt, le texte qui vous intéresse apparaît. Puis, après lecture, en procédant de la même façon sur "[Retour](#)", le curseur est ramené à gauche de la flèche, ci-après.

* ➔Cette chronique répond, dans l'ordre où elles ont été reçues, aux questions suivantes :
① "[Poids et Masse](#)" ; ② "[Les pleins de carburant](#)" ; ③ "[Aéroports dangereux](#)" ; ④ "[Drones et suppression des pilotes](#)" ; ⑤ "[Les libertés de l'air](#)" ; ⑥ "[Deux enquêtes : technique et judiciaire](#)" ; ⑦ "[Desserte des Antilles](#)" ; ⑧ "[Le Boeing 787 revole](#)" ; ⑨ "[Limitation des vols de nuit](#)".

2.- Mon ouvrage "mieux comprendre... Le transport aérien" (Éditions VARIO - www.aviation-publications.com).

Recevant des témoignages d'encouragements, je ne résiste pas, aujourd'hui, à citer celui d'un haut cadre - connu et reconnu pour ses compétences et sa parfaite connaissance de ce monde de l'aviation - auquel j'ai été extrêmement sensible : *"Je navigue dans votre dernier livre à la recherche de ce que je n'ai que peu ou pas appris au cours de mes années... J'aime beaucoup votre style clair, précis et cette volonté de renseigner, d'enseigner comme si toute votre expérience était un long livre ouvert aux autres. C'est un beau travail d'une grande générosité. Je vous suis donc très reconnaissant pour tout ce que vous avez pris la peine d'écrire sur toutes les composantes de ce métier que j'ai vu, de près et de loin, mais toujours avec passion. En un mot, je revis, pas à pas et grâce à vous, mes belles années"*.

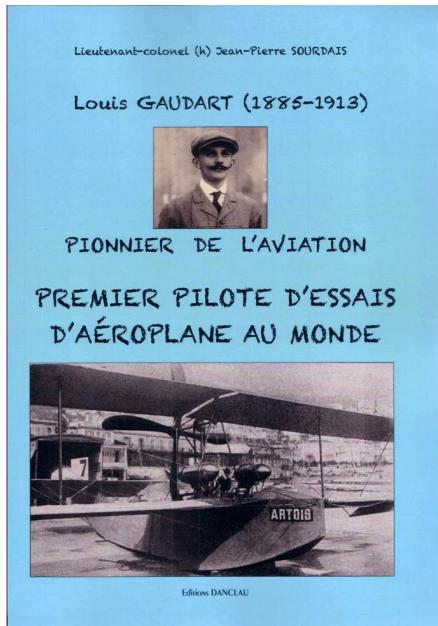
3.- Ouvrage : "Un pilote austral, A. de Saint Exupéry" de Bernard Bacquié

Ses 160 pages de papier glacé comportent 160 documents d'illustration jamais publiés sur les 260 qu'elles rassemblent. Parmi ceux-ci, on compte 15 photos de Saint Exupéry à cette époque, absolument inédites, tout comme une demi-douzaine concernant Mermoz, mais également Almandos Almonacid, Luro Cambacérès, Paul Vachet, Marcel Bouilloux-Lafont, Henri Guillaumet, etc...

Cette production est le fruit de profondes recherches en Argentine et Uruguay. Ceci explique ces documents inédits, mais encore des révélations sur le travail de Saint Exupéry, sur les rôles des Argentins Almonacid et Cambacérès. Il demeure toutefois un travail centré sur le célèbre écrivain-aviateur, se démarquant complètement de toutes les biographies antérieures peu au fait de la réalité des événements historiques, durant les 15 mois que celui-ci passa en Argentine. L'ouvrage, dont le projet a été approuvé par la Succession Saint Exupéry - d'Agay, est honoré d'une préface de François d'Agay, neveu et filleul de Saint Exupéry, qui a bien connu son oncle, jusqu'à ses 15 ans.

Commande (et demande de dédicace) sur www.editionslaterales.com. Paiement sécurisé via Paypal ou carte bancaire (28,50 € franco de port), sinon par chèque à : Éditions Latérales - 6 impasse Seillonnnette - 31130 Pin Balma.

4. - Un pionnier de l'aviation



Le général (2^e S) Jacques Gaudart, un fidèle lecteur (“*J'ai toujours grand plaisir à lire vos chroniques mensuelles dont la clarté du propos est remarquable*”), nous informe de la prochaine sortie d'un ouvrage du cousin germain de son grand père,

“Louis Gaudart (1885-1913) - Pionnier de l'aviation - Premier pilote d'essais d'aéroplane au monde”,

par le lieutenant-colonel Jean-Pierre Sourdais (ancien auditeur de l'Institut des hautes études de la défense nationale).

Éditions Danclau. (25 € + port)

5.- Concorde

L'Association Patrimoine Nantais de la Construction Aéronautique présente sa nouvelle exposition autour de Concorde, sur le thème de la construction. Vous découvrirez sur place quelques rares pièces de Concorde, des photos historiques ou techniques, des vidéos et régulièrement, aussi, quelques acteurs ayant travaillé directement sur cet avion. Exposition totalement gratuite et ouverte tous les samedi après-midi, au niveau inférieur de la Galerie Commerciale Le Sillon, route de Vannes à St Herblain.

6.- WiFi à bord des avions

Alors qu'aux États-Unis, dans les Émirats et en Asie, plusieurs compagnies ont déjà adopté des liaisons WiFi, Air France/KLM viennent d'offrir ce service, à titre expérimental, à bord d'un B777, entre Paris et New-York et entre Amsterdam et Panama. Tarifs : 10,95 € l'heure ou 19,95 € pour l'ensemble du vol. Fin 2012, Qantas a retiré son offre WiFi, 95% de ses passagers préférant dormir plutôt que de surfer sur la toile !

7.- “Limousins du ciel”.

Ouvrage édité par le Conservatoire Aéronautique du Limousin. Il permet de découvrir le parcours aéronautique de 119 aviateurs, en lien avec la Haute-Vienne, la Corrèze et 35 pour la Creuse. Commande sur : <http://calfeytiat.blogspot.fr/p/nos-publications.html>.

Pour en savoir plus sur les 417 aviateurs creusois (décédés), dont 2 femmes, qui ont été recensés depuis les débuts de l'aviation et 97 biographies réalisées avec photos et généalogie sur 3 générations, contacter Fernande Bonnemain : fernande.bonnemain@orange.fr.

8.- Solar Impulse

Il s'agit d'un mouvement d'influence mondiale pour promouvoir l'utilisation des technologies propres. Les deux pilotes Bertrand et André de l'avion solaire, qui traverse actuellement les États-Unis, sont porteur d'un message incitant les gouvernements et autres décideurs, à soutenir et à utiliser les technologies propres. Vous pouvez vous inscrire pour que l'appareil transporte votre nom dans le cockpit. Plus le nombre de noms transportés dans les airs sera

important, plus la portée de leur message sera grande. Pour le moment, le cockpit compte plus de 20.000 supporters en tant que passagers virtuels. [Vous pouvez ajouter votre nom en cliquant ici.](#)

9.- Le Musée de l'air recrute

- Assistant(e) de la Directrice : Fonctionnaire de catégorie C ou B (ou agent contractuel).
http://www.museeairespace.fr/uploads/media/assistant_e-de-direction-2013-05-museeairespace.pdf
 - Stagiaire communication/presse : Stagiaire 6 mois minimum à pourvoir immédiatement. Temps plein.
<http://www.museeairespace.fr/uploads/media/museeairespace-stagiaire-presse.pdf>
 - Stagiaire Service de Conservation Département "Objets d'art" : Stage à temps plein rémunéré, trois mois minimum.
http://www.museeairespace.fr/uploads/media/stagiaire-conservation-2013_03-museeairespace.pdf
- Tél : 01 49 92 70 00 - 01 49 92 70 62

10.- Julia Rabczuk

Illustrateur, passionnée d'aviation, Julia Rabczuk a présenté ses tableaux d'autogires et premiers hélicoptères à Eurocopter. Elle crée également des objets événementiels pour les livraisons d'hélicoptères (plaques, blocs plexis,...), dont les modèles remplissent déjà plus de trois vitrines qui ont été présentées lors de l'inauguration du Musée de l'aviation de St Victoret. Assistée par Aleksander, son mari, photographe, spécialisé dans les objets d'art et réalisateur de panoramas de visites virtuelles, ils mettent, ensemble, leur talent pour mieux faire connaître ce merveilleux monde de l'aviation et sa belle histoire. Tous renseignements sur : julia.rabczuk@orange.fr

Bonnes vacances d'été.

Bien cordialement.

Jean Belotti

--- *** ---

Chronique de juin 2013

[1.- Poids et Masse] **Question** : *Dans votre réponse sur la tarification des passagers lourds, vous avez écrit que cela permettrait de ne pas dépasser le poids maximum en kilos de l'avion au décollage. Ne s'agit-il pas plutôt de la masse et non pas du poids ?*

Réponse : Effectivement, le kilo est l'unité de masse. Il représente la quantité de matière contenue dans tout objet et cela quel que soit l'endroit où il se trouve dans l'univers. Quant à l'unité de poids, c'est le Newton (N). Il dépend de l'attraction de l'astre sur lequel il se trouve, appelée "g". Ainsi, masse et poids sont reliées l'une à l'autre par la relation suivante : Masse = poids multiplié par "g". Sur notre planète, au niveau de la mer, $g = 9,81 \text{ m/s}^2$.

Cela étant, si dans les documents remis aux équipages il est question de masse (il existe un "devis de masse" et non plus un "devis de poids"), dans le langage courant, on ne fait pas la différence entre ces deux termes et vous entendrez plus souvent parler de poids de vos bagages que de leur masse ! [Retour](#)

[2.- Les "pleins de carburant"] **Question** : *J'ai souvent entendu, pour justifier un retard ou à bord, l'annonce de ne pas attacher sa ceinture parce qu'on faisait "les pleins de carburant". Alors, au lieu de taxer les surpoids, ne serait-il pas préférable de limiter la quantité de carburant embarquée ?*

Réponse : Pour un avion, “faire les pleins” est une expression découlant probablement de celle utilisée pour une voiture où, très généralement, lorsqu’on s’arrête à une pompe à essence on refait le plein du réservoir. En fait, il n’en est rien !

Explication : Un avion prêt à décoller ne doit pas dépasser un poids maximum qui comprend le poids à vide de l’avion, celui du carburant et celui de la charge marchande embarquée (passagers, bagages et fret). Le poids à vide étant connu, il convient de déterminer quelle est la quantité de carburant à embarquer pour réaliser le vol.

C’est le Commandant de bord qui choisit cette quantité. Pour ce faire, il tient compte de l’existence d’une quantité minimum réglementaire. Elle est déterminée en fonction de plusieurs paramètres (longueur du vol, altitude, force et direction des vents sur le parcours, ...). Elle permet de réaliser le vol jusqu’à la destination finale, de rejoindre éventuellement le terrain de dégagement choisi (vers lequel l’avion se dirige lorsque celui de destination initiale devient impraticable, par exemple à la suite d’une dégradation des conditions météorologiques), et de disposer d’une quantité supplémentaire en réserve. Le commandant de bord ne peut donc pas choisir moins de carburant que cette quantité minimum réglementaire. En revanche, il peut l’augmenter pour disposer d’une réserve d’attente plus importante à l’arrivée à destination, pour, par exemple, pouvoir attendre une amélioration des conditions météorologiques.

À ce stade, le poids à vide et le poids du carburant étant connus, il en résulte que la charge marchande pouvant être embarquée sur ledit vol sera celle qui pourra être ajoutée pour atteindre le poids maximum au décollage à ne pas dépasser.

Dans le cas où cette charge est inférieure à celle réelle à transporter, deux dispositions sont possibles :

1.- Débarquer (ou ne pas embarquer) dans un ordre défini, du fret non urgent, ..., des bagages, ..., voire des passagers.

2.- Embarquer toute la charge marchande réelle, mais diminuer la quantité de carburant, en ayant prévu une escale technique (sur un aéroport le moins éloigné possible de la route suivie) pour reprendre du carburant en quantité suffisante pour terminer le vol jusqu’à la destination finale. [Retour](#)

[3.- Aéroports dangereux] **Question** : *J’ai été très inquiet à la suite d’un reportage présentant une liste d’une vingtaine d’aéroports réputés pour être dangereux. Qu’en est-il exactement ?*

Réponse : Le qualificatif de “dangereux” est non seulement fallacieux, car trompeur, mais il sous-entend également qu’il existe un danger de fréquenter ces aéroports, ce qui contribue à faire peur aux passagers. En fait, il n’y a pas d’aéroports dangereux. En revanche, de nombreux aéroports ont des spécificités. Un terrain en altitude conduit à une vitesse sol d’atterrissage plus élevée ; un terrain court - de surcroît encaissé entre des collines ou mornes - conduit à des trajectoires d’approches bien définies et précises. Lorsque ces conditions sont éloignées des approches dites standard, les pilotes doivent faire plusieurs approches avec un instructeur, afin d’obtenir ce que l’on nomme une “qualification de site”.

Dans les aéroports cités, j’ai relevé que nombreux sont ceux qui n’ont jamais enregistré d’accident dû à leurs particularités. Alors, rassurez-vous ! Il n’est pas dangereux d’atterrir sur ces aéroports, dont les pilotes connaissent très bien les particularités et les précautions et dispositions à prendre pour assurer un atterrissage en toute sécurité. [Retour](#)

[4.- Drones et suppression des pilotes] **Question** : *La généralisation de l’utilisation des drones présage-t-elle la suppression des pilotes dans les avions ?*

Réponse : Il est reconnu que les guerres déclenchent une accélération du progrès technique. Entre-autre, celle enregistrée dans l’aviation pendant la guerre de 1914/1918, avec, par exemple, la réalisation de mitrailleuses dont les balles passaient entre les pales d’hélices ! De nos jours, ce sont également des guerres et des tensions entre pays qui sont à l’origine du

développement d'avions sans pilotes, nommés "drones" ("faux bourdon", en anglais ou UAV "Unmanned aerial vehicle", engins volant sans pilote).

Télécommandés du sol, ils emportent des charges utiles destinées à des missions de surveillance, de renseignement ou de combat. Ils sont identifiés par des codes : R pour reconnaissance, Département de la défense des États-Unis ; M pour Multi-rôle, version armée ; MQ1 = Désignation de l'US Air Force.

Ils sont généralement utilisés au profit des forces armées ou de sécurité (police, douane, surveillance des frontières, avec le MQ-9 Reaper CBP) ou pour des applications civiles, telles que photos, surveillance, détection (Galoban 2, A160 Boeing Hummingbird).

Au début, il s'agissait d'un simple modèle réduit télécommandé (le radio-plane OR-2A, qui se trouve au musée de l'US Air Force).

Puis, prenant du poids, les modèles sont équipés d'hélices, de rotors (comme les hélicoptères) et, enfin, de réacteurs, avec caméra multidirectionnelle, optique infrarouge et autres systèmes sophistiqués et performants. Par exemple, le MQ-1/RQ-1L Predator, porteur de deux missiles Hell Fire, pèse plus d'une tonne, vole à 7.000 mètres et a une autonomie d'environ 700 km.

Actuellement, plusieurs ressemblent à des avions réels. Le Boeing X-45 Pegasus, drone de combat, pèse 6 tonnes. Mais, le plus impressionnant est le RQ-4 Global Hawk, un turboréacteur de 40 mètres d'envergure, qui monte à 18.000 mètres, peut voler à une vitesse de plus de 650 km/h, pendant 36 heures.

Je terminerai en citant le prototype américain HALE (Haute altitude longue endurance) mis en construction l'an passé par Boeing. Propulsé par deux turbopropulseurs fonctionnant à l'hydrogène, son envergure est de 46 mètres, son plafond est de 20.000 mètres et il dispose d'une autonomie de quatre jours.

Actuellement, les seuls constructeurs de ces drones sont les États-Unis et Israël, car l'industrie européenne n'a pas pris d'initiative dans ce domaine. Pourquoi ? Au niveau politique, le débat n'est pas encore tranché, deux écoles s'affrontant : continuer à acheter des drones à l'étranger ou créer une filière industrielle européenne, les capacités et moyens étant là, pour mettre au point des drones typiquement français ou européens, ce qui permettrait de répondre à la demande internationale qui, d'après les spécialistes, ne fera qu'augmenter. La preuve : Pierre Sparaco nous apprend (dans sa chronique d'Aeromorning) que l'AJPAE (Association des journalistes professionnels de l'aéronautique et de l'espace) vient de décerner l'Icare International à l'équipe européenne qui a développé le démonstrateur d'avions de combat télécommandés "Neuron", programme mené conjointement par six pays, sous la conduite de la DGA (Direction générale de l'Armement français) et d'un maître d'œuvre unique, Dassault Aviation.

Ce bref résumé de cette évolution pour montrer que l'exploitation de ces drones a forcément permis d'améliorer la fiabilité et la précision du téléguidage. Quant à savoir si cela permettra de supprimer les pilotes sur les avions de ligne, cela dépendra de l'acceptation des passagers d'embarquer dans des avions sans pilote humain à bord. Je ne pense pas qu'ils y soient prêts. Puis-je rajouter que les astronautes, eux-mêmes, ont refusé de regagner la terre ferme dans des capsules téléguidées, sans qu'ils ne puissent réagir face à des anomalies constatées dans la trajectoire programmée.

Alors, rassurez-vous ! Vous croiserez des pilotes pendant encore de nombreuses années. Tout comme vous, ils souhaitent que le vol se déroule en toute sécurité et mettent tout leur savoir faire, leur expérience, pour atteindre cet objectif, même si vous, passagers, vous n'avez constaté que des difficultés ou subit des préjudices ne dépendant absolument pas d'eux (turbulences, pannes diverses, dégradation de la situation météo, retards dus aux vérifications de sûreté, etc...). Derniers responsables dans la chaîne logistique du transport aérien, ils participent ainsi à la constante amélioration de la sécurité aérienne. [Retour](#)

[5.- Les libertés de l'air] **Question** : *Pourquoi l'attribution de la "5ème liberté" pour Emirates serait une menace pour les Majors européennes ?*

Réponse : La "Cinquième liberté" donne le droit d'embarquer/débarquer dans un État tiers des passagers à destination/en provenance de tout autre État contractant. Ainsi, tel sera le cas dans la proche ouverture d'Emirates de la ligne Milan/New-York en Boeing 777, en provenance de Dubai. De plus, cette compagnie dispose déjà de ce droit en Grande-Bretagne, en Scandinavie, au Benelux. On imagine l'impact sur les compagnies européennes si Emirates obtenait ce droit d'assurer des vols sans escale au départ d'Europe vers les Amériques, sans passer par son pays d'origine. Exemple : ouverture d'une ligne Dubai/Paris/New-York, avec la possibilité de commercialiser le tronçon Paris/New-York !

Pour être plus complet, sachez également que c'est la conférence de Chicago de 1944 qui a élaboré un cadre d'exploitation des lignes aériennes internationales, déterminé par les "cinq libertés de l'air" qui ont été officiellement reconnues en tant que telles aux termes d'un traité international régi par l'OACI (Organisation internationale de l'aviation civile).

* Les deux premières ont un caractère technique, les autres sont commerciales.

- Première liberté : Droit de survol. Droit pour un transporteur d'un État de survoler le territoire d'un autre État sans y atterrir. (Exemple : Vol Air France Paris/Tokyo, en survolant la Russie).

- Deuxième liberté : Droit d'effectuer des escales techniques. Droit pour un transporteur d'un État d'atterrir dans un autre État pour des raisons non commerciales, comme la maintenance ou le ravitaillement en carburant, durant un vol vers un État tiers. (Exemple : Vol d'une compagnie européenne Paris/Bangkok, avec escale technique à Dubai).

- Troisième liberté : Droit de débarquer dans un État tiers des passagers embarqués dans l'État dont l'aéronef a la nationalité. (Exemple : Vol Air France Paris/Casablanca).

- Quatrième liberté : Droit d'embarquer dans un État tiers des passagers à destination de l'État dont l'aéronef a la nationalité. (Exemple : Air France embarque à Casablanca des passagers à destination de Paris).

- Cinquième liberté : Droit d'embarquer/débarquer dans un État tiers des passagers à destination/en provenance de tout autre État contractant. (Exemple : Air France embarque à Bangkok, sur son vol Paris-Hanoï des passagers à destination de Hanoï - droit de trafic entre la Thaïlande et le Vietnam).

* Il existe également d'autres libertés :

- Sixième liberté : Droit pour un transporteur d'un État d'assurer un service entre deux autres États en passant par l'État où il est enregistré (troisième et quatrième liberté combinées). (Exemple : Air France embarque à New York des passagers à destination d'Athènes, via son hub de Paris-Charles de Gaulle).

- Septième liberté : Droit pour un transporteur d'un État d'exploiter, entièrement hors de son territoire, des lignes et d'assurer un service entre deux autres États. (Exemple : Une compagnie européenne exploite une ligne Miami-Mexico).

- Huitième liberté : Droit pour un transporteur d'effectuer des dessertes nationales à l'intérieur d'un État étranger, ce qui est aussi appelé "cabotage". (Exemple : Une compagnie européenne embarque à New York des passagers à destination de Los Angeles sur son vol Europe/Los Angeles). (Cette liberté n'est pas appliquée aux États-Unis qui protègent les compagnies nationales en interdisant aux étrangères de transporter du fret ou des passagers à l'intérieur du pays).

- Neuvième liberté : Droit pour un transporteur d'un État d'assurer un service entre deux points situés sur le territoire d'un autre État. (Exemple : Une compagnie européenne exploite une ligne New York-Los Angeles). [Retour](#)

[6.- Deux enquêtes : technique et judiciaire] **Question** : *Après un accident aérien, pourquoi y a-t-il deux enquêtes et pourquoi seul le BEA communique des informations sur l'évolution de l'enquête ?*

Réponse : Une réponse complète sur le sujet des enquêtes figure dans mon récent ouvrage "Mieux comprendre le transport aérien", dont vous avez pu voir la présentation dans mes récentes Lettres. Cela étant, voici quelques éléments de réponses à vos deux questions.

A.- Il y a deux enquêtes, car les objectifs - décrits ci-après - sont différents.

a - L'enquête technique (ou administrative)

* Elle est diligentée par BEA (Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile) qui est l'autorité française responsable des enquêtes de sécurité relatives aux accidents ou aux incidents graves dans l'aviation civile. Il intervient conformément aux dispositions et codifications adoptées sous l'égide de l'OACI (Organisation de l'aviation civile internationale, dans son article 26 et son annexe 13) ; de la réglementation européenne (règlement n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010) ; de la législation française (code des transports et code de l'aviation civile).

* Sans présupposer l'existence d'un délit, son objectif principal est de contribuer à l'amélioration de la sécurité aérienne au moyen de la publication de rapports et de recommandations, afin que le même type d'accident sur le même type d'avion ne se renouvelle pas. Le doute devant profiter à la sécurité, des recommandations peuvent être formulées en ne s'appuyant que sur la probabilité de survenance de certains événements.

* En a-t-il les moyens et les compétences ? Pour remplir ses missions, le BEA disposait, en 2011, de moyens très performants et d'un effectif de 110 personnes, dont environ 50 enquêteurs. Sa notoriété a d'ailleurs dépassé nos frontières, car depuis des années, il représente l'État français dans environ 150 nouvelles enquêtes dirigées par un État étranger et il apporte une assistance technique à des autorités étrangères ayant fait appel à son savoir-faire.

b.- L'enquête judiciaire

* Elle est dirigée par un procureur ou menée, sous son contrôle, par un magistrat instructeur, assisté par des experts et des OPJ (Officier de police judiciaire) de la BGTA (Brigade de gendarmerie du transport aérien) dont la Section de Recherches, basée à Roissy CDG (crée à la suite de l'accident du Concorde) a pour mission principale de mener les enquêtes judiciaires mettant en cause des aéronefs. Pour cela, elle s'est dotée d'une division des atteintes à la sécurité et à la sûreté aérienne, disposant d'enquêteurs spécialisés à la direction d'enquête d'accidents d'aéronefs. Une des premières tâches prioritaires est la mise sous scellés des pièces à conviction et, pour éviter des effets destructifs des éléments de preuve de divers enregistrements, la réalisation de copies qui seront remises au BEA et à des laboratoires spécialisés.

Cette division spécialisée est assistée d'une cellule d'investigations criminelles, composée d'une dizaine de techniciens d'identifications criminelles, experts en constatations d'accidents aériens et d'identifications des victimes. Elle dispose de moyens appropriés à leur mission et, entre-autre, d'un drone permettant de matérialiser une trajectoire par vidéo et de faire des photos HD, en s'affranchissant de la météo ou de l'indisponibilité de ses hélicoptères.

L'occasion m'est donnée, ici, de rappeler le rôle essentiel joué par ces gendarmes, discrets, méticuleux, très bien organisés, efficaces et compétents dans l'exercice de leur mission (mise sous scellés, auditions, enquêtes, rapports de synthèse,...).

À la différence de l'enquête administrative, celle judiciaire presuppose l'existence d'un délit. Son objectif vise à déterminer des fautes (à des degrés divers : intentionnelle, inexcusable, lourde, grave, simple ou légère) pouvant déboucher sur des responsabilités (imprudence, négligence, inobservation des règlements) et donc des condamnations pénales et l'indemnisation des ayants-droits. Autre précision importante, la justice exige une relation certaine entre une cause et un effet et non pas seulement une probabilité.

c.- Simultanéité des deux enquêtes

Pendant des années, ces deux enquêtes parallèles furent menées indépendamment l'une de l'autre. Puis, la loi organisa les relations entre elles. C'est ainsi que depuis 1999 (loi 99-143 du 30 mars 1999, confirmée par une note du Garde des Sceaux aux Procureurs généraux, du 18 février 2005, relative aux relations entre l'autorité judiciaire et le BEA), une collaboration franche, s'est toujours

instaurée entre les enquêteurs techniques et les experts judiciaires, ce que j'ai pu constater tout au long des années écoulées.

Un protocole est en cours de rédaction entre la DACG (Direction des affaires criminelles et des grâces du Ministère de la justice) et le BEA pour établir les relations entre les deux enquêtes, pour traduire en droit français le règlement européen précité.

B.- Venons-en à votre deuxième question. Pourquoi seul le BEA communique des informations aux médias sur l'évolution de l'enquête et éventuellement ses conclusions provisoires ? Parce que les textes l'y autorise, par tous moyens appropriés (communiqués, conférences de presse, entretiens avec des journalistes, interviews TV,...), ce qui appelle trois commentaires :

1.- Certes, cela répond à une attente du grand public, mais surtout des familles des victimes et des médias qui exigent de connaître de suite, à tout le moins, rapidement, dans de brefs délais, la cause de l'accident. Mais, force est de reconnaître qu'à chaque communication du BEA, ce dernier fait l'objet de très nombreuses critiques qui - bien que non fondées - contribuent à semer le doute, entre autre, sur son indépendance. Lors de causeries, je donne l'exemple d'une équipe chirurgicale qui durant une opération de 8 heures serait tenue, chaque heure, de décrire aux membres de la famille l'avancement de l'opération et l'état apparent du patient !

2.- Le BEA ayant même été autorisé à recevoir les familles des victimes et leurs associations représentatives, il reste que son application dans les faits conduit à des difficultés. En effet, ces mêmes personnes et associations s'étant généralement constituées en "parties civiles", il ne peut qu'en résulter une certaine confusion dans l'interprétation des éléments factuels. Il convient, ici, de rappeler que le BEA travaille sur les hypothèses probables alors que les enquêteurs judiciaires - non moins techniques - se doivent de raisonner dans le cadre de preuves démontrées et certaines. Une certaine surenchère - notamment des associations de victimes - et des "mises en porte à faux" relatives des deux enquêtes sont inévitables et préjudiciables à la sérénité des ces enquêtes, ce qui a été constaté à plusieurs reprises.

3.- Par ailleurs, la publication, à l'initiative unique du directeur du BEA devenant également "de droit", il en résulte une impossibilité pratique de maintien du secret de l'instruction et même une possibilité de sa violation systématique. Dans le but d'une bonne administration de la justice, le BEA, après entente avec les magistrats, communique au plus tard la veille le contenu de leur intervention aux familles et le magistrat fait part de ses observations sur les faits à ne pas communiquer, car ils risquent de nuire à la manifestation de la vérité.

C.- Pour compléter vos interrogations, deux mots sur la communication de la justice. C'est le procureur qui communique généralement et rarement. Le magistrat instructeur peut également organiser des réunions de communications aux parties civiles. Quant aux experts judiciaires, respectant strictement le secret de l'instruction et leur devoir de réserve, ils ne peuvent pas communiquer. On comprendra qu'étant le plus informés du contenu des pièces de la procédure, ils puissent être désolés des effets néfastes de cette désinformation du grand public, par tant d'aberrations, critiques et hypothèses abracadabrant de certains médias et auteurs qui, tirant sur tout ce qui bouge, en ont fait leur fonds de commerce. [Retour](#)

[7.- Desserte des Antilles] **Question :** *Sur les Antilles, on connaît les tarifs d'Air France et ceux d'Air Caraïbes et Corsair. Quant à ceux de XL Airways, j'ai appris qu'ils seraient diminués de plus de 30%. Voyageant souvent vers les îles, pour mon travail et pour des vacances en famille, je me demande si la course aux bas tarifs ne risque pas de porter atteinte à la sécurité des vols ? Je pose également la question de savoir si ce marché permet d'assurer la pérennité de quatre compagnies ? N'en résultera-t-il pas des regroupements ?*

Réponse : * En ce qui concerne la sécurité des vols, jusqu'à ce jour, les compagnies pratiquant des bas tarifs n'ont pas déploré d'accident majeur. Il est vrai que ce n'est qu'à la suite d'un accident que certaines impasses, anomalies, irrégularités qui n'ont pas pu être

décelées lors des différents contrôles des autorités de tutelle, sont révélées par les expertises diligentées, ce que j'ai constaté à plusieurs reprises.

* Des quatre protagonistes, la stratégie d'Air France est déjà bien connue et je l'ai rappelée récemment. Quant aux regroupements, l'expérience montre qu'ils commencent souvent par des accords. C'est le cas d'Air Caraïbes et Corsair, qui ont signé un accord de partage de codes ("code-share", qui permet à chacune des deux compagnies de commercialiser les avions de son partenaire) sur tous leurs vols transatlantiques, seul moyen de lutter contre la surcapacité existante sur les lignes entre l'Hexagone et la zone Caraïbes, nous dit-on.

* Air Caraïbes, avec une part de marché de 27,5%, a, depuis 2003, été bénéficiaire, sauf en 2011. Malgré la hausse du carburant et la crise économique, la compagnie a réalisé un chiffre d'affaires de plus 13% et dégagé un bénéfice net de près de 7 millions € en 2012. *"Cette performance opérationnelle et commerciale est le résultat d'une stratégie basée autour du service, de l'accueil et du rapport qualité/prix"*, a déclaré Marc Rochet, le président du directoire d'Air Caraïbes, qui a une parfaite connaissance de ce monde du transport aérien et une longue expérience des Antilles.

* XL Airways s'étant positionnée sur le réseau avec un prix d'appel de 399 €, ses trois concurrents ont été mis dans l'obligation de pratiquer également le "30% moins cher", tout en considérant que ce modèle n'était pas viable, citant des exemples de la disparition de compagnies qui auraient tenté de desservir les Antilles en affichant de très bas tarifs.

Cela étant, son patron, Laurent Magnin, qui est également reconnu comme étant un "pro", est confiant dans l'attrait de son A330-300, équipé d'une seule classe de 408 sièges.

Il reste que l'arrivée de XL Airways a rajouté des capacités, ce qui amène le rappel suivant. Lorsque plusieurs compagnies sont en concurrence sur un même réseau, si elles sont pérennes, cela signifie qu'elles ont des coefficients de remplissage élevés permettant de dégager des recettes supérieures aux coûts. Or, si une nouvelle compagnie prend place sur le même réseau, il en résulte automatiquement une baisse des coefficients de remplissage, pénalisant, à des degrés divers, toutes les compagnies présentes. À la limite, il peut en résulter que toutes peuvent se trouver avec une exploitation déficitaire. Les faits montrent que, généralement, c'est la compagnie la plus petite, ayant la surface financière la plus faible, qui se retire du marché. Il est vrai que cette conclusion n'est valable que si le réseau est saturé, c'est-à-dire que le nombre des passagers est sensiblement constant, sans variation significative. Or, ce marché n'est pas saturé et il existe plusieurs niches potentielles de passagers résidents aux Antilles et d'Antillais résidents en métropole qui ne manqueront pas de se manifester, attirés par une baisse des tarifs, une qualité service, une image de marque... Alors, quelle stratégie sera la plus attrayante : celle d'Alexandre de Juniac, Président d'Air France, nouveau venu dans le monde de l'aviation ? Celle de coopération de Corsair ? Celle des deux "pros", ces deux "vieux routiers" que sont Marc Rochet d'Air Caraïbe et Laurent Magnin d'XL Airways ? *"Wait and see"* ! [Retour](#)

[8.- Le Boeing 787 revole] Question : *On n'entend plus beaucoup parler du Boeing 787, sauf qu'il aurait repris ses vols au Japon. Confirmez-vous que tout est redevenu normal ?*

Réponse : On sait que Boeing, pour préparer la proche reprise des vols a, dès début avril, lancé une campagne pour rassurer ses clients et passagers potentiels, afin de regagner leur confiance, les persuader que leur innovant produit était "safe" (pleines pages de publicité dans les principaux quotidiens nippons).

Puis, fin avril, la FAA (Autorité américaine de l'aviation) a émis une directive qui met officiellement fin à l'interdiction de vol des Boeing 787 *Dreamliner* ("l'avion de rêve") qu'elle avait décrétée le 16 janvier à la suite des graves incidents ayant pour origine les batteries lithium-ion. Ainsi, la production n'ayant pas été interrompue, Boeing a pu, aussitôt, reprendre ses livraisons.

Quant à la compagnie ANA - après plus de trois mois d'immobilisation, en attendant le feu vert des autorités - elle a lancé un site internet d'informations sur le B787 et a, effectivement, fin mai, repris l'exploitation de ses *Dreamliner*. Cette décision d'ANA - dont la flotte de 17 appareils représente un tiers de la flotte mondiale - est un signal fort. Bien que les problèmes de surchauffe des batteries lithium-ion n'ont pas été définitivement résolus, ce message signifie que la solution retenue et validée par les autorités a néanmoins été acceptée par les autorités, le constructeur et les compagnies clientes. Fin mai, aux États-Unis, United Airlines a également assuré un vol (entre Houston et Chicago), sans aucun problème.

Cela étant dit, le sujet étant complexe et ne disposant pas des données qui me permettraient de confirmer le retour à la normalité, je ne ferai que trois brefs commentaires :

1.- Le fait qu'un haut cadre de Boeing et le président d'ANA soient à bord du premier vol du B787 pour montrer leur confiance est un acte symbolique, dont l'impact sécurisant auprès du public peut être effectif. Pour autant cela reste un "coup de pub" qui ne berne aucun initié. En effet, ce n'est pas sur un vol d'essai, mais sur une succession de vols en ligne, dans différentes conditions d'exploitation et sur une certaine période qu'un jugement peut être porté sur la fiabilité d'un système.

2.- Comme sur tous les avions neufs - d'autant plus qu'ils comprennent de très nombreuses innovations comme c'est le cas du B787 - divers dysfonctionnements continueront à être constatés au fil des mois, pendant une période qui s'étale en général sur une année d'exploitation, sans que pour autant l'appareil devra être considéré comme étant dangereux.

3.- Après les déclarations de :

- Boeing : "*Si un nouveau problème comme une surchauffe devait survenir, le nouveau système d'isolation et d'échappement empêcherait toute atteinte à la sécurité des vols et des passagers, afin que l'avion puisse aller jusqu'à destination en toute sécurité*" ;

- d'ANA : "*Boeing a identifié toutes les causes qui auraient pu conduire à ce problème de surchauffe des batteries et que les modifications sur celles-ci les couvrent toutes*" ;

il est permis de s'interroger sur la nature et la validité des modifications apportées sur les batteries lithium-ion. En effet, force est de reconnaître qu'au lieu d'aborder le problème sur le fond, on s'est limité à ne traiter que les causes de la surchauffe et à la conception d'un système de protection de la diffusion d'un incendie.

Certes, pour de nombreuses raisons bien connues, il fallait rapidement trouver une solution pour que la flotte des B787 puisse revoler. Mais, il est quand même surprenant d'admettre que l'on puisse installer à bord un avion de ligne, un système dont on sait qu'il peut passer en surchauffe et que, pour éviter la propagation d'un éventuel incendie, on a installé une protection !

En fait, le problème n'ayant pas été résolu, ce qu'on aurait pu attendre des autorités, c'est, à tout le moins, une déclaration rassurante précisant que l'option retenue, bien que sûre, reste une décision provisoire en attendant une solution définitive. Rappelons qu'Airbus a, pour son futur A350, prévu d'utiliser des batteries au cadmium et non au lithium, un choix estimé raisonnable par plusieurs observateurs. [Retour](#)

[9.- Limitation des vols de nuit] **Question** : *Qu'en est-il du projet de couvre-feu le samedi et dimanche sur les aéroports français ?*

Réponse : Il s'agit d'une proposition de l'ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires) visant à interdire les vols de nuit entre 23h et 6h du matin, du samedi au dimanche. Cette proposition est une réponse au problème des nuisances sonores des vols de nuit. En 2012, sur les 319 infractions sanctionnées d'une amende, environ un tiers était lié à un vol de nuit. Cet organisme pourra, dès 2014, infliger des amendes de 40.000 €, contre 20.000 € actuellement, pour sanctionner des décollages de nuit sans autorisation. Ici, il serait

intéressant de savoir pourquoi les contrôleurs aériens autorisent un avion à décoller de nuit, sans avoir préalablement vérifié qu'il avait reçu celle de l'autorité compétente ?

En amont de cette réaction se trouve un rapport d'un cabinet sollicité par l'ADVOCNAR (Association de défense contre les nuisances aériennes) afin de faire une comparaison entre les trois principaux aéroports européens. Résultats : Alors qu'en 2010, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle avait enregistré 61.255 mouvements entre 22h et 6h du matin, celui de Francfort n'en avait enregistré que 40.515 et celui de Londres, Heathrow, que 27.200.

Indépendamment du vol de nuit proprement dit, sont également citées les conséquences sanitaires aggravées par le non-respect des trajectoires réglementaires. C'est le premier motif d'infractions qui a conduit l'ACNUSA à infligé 146 amendes en 2012. Il est annoncé que "*de nombreux vols ont survolé des agglomérations qui auraient dû être évitées, parfois par accident, parfois pour faire des économies de carburant*". Indépendamment de la surprise de lire que des équipages ne respecteraient pas les trajectoires, il serait intéressant de savoir pour quelles raisons ils se mettraient volontairement en infraction, alors que celle-ci entraîne automatiquement une lourde amende pour la compagnie, dont le montant est bien supérieur à celui de l'économie de carburant réalisée grâce à ladite infraction !

Au total, les 319 manquements ont fait l'objet d'amendes d'un montant total de 2,7 millions €. Depuis sa création, en 1999, le montant total des amendes a dépassé plus de 33 millions €.

[Retour](#)

--- *** ---