

DEUXIÈME CHRONIQUE D'AVRIL 2010

RÉPONSES AUX QUESTIONS DES LECTEURS

Question : Le samedi 10 avril 2010, l'appareil, qui transportait le président de la Pologne Lech Kaczynski et plusieurs hauts responsables, s'est écrasé à Smolensks, à 400 kilomètres à l'ouest de Moscou, peu avant la piste, après une quatrième tentative d'atterrissage. Est-ce normal de tenter quatre fois de suite de se poser ?

Réponse : *Cette décision ne peut normalement s'expliquer que dans le cas où la quantité de carburant à bord serait insuffisante pour rejoindre le plus proche aérodrome, ayant des conditions météorologiques meilleures. En effet, dans une telle situation, pour éviter d'avoir à se poser dans la nature, à court de carburant, la seule solution est de tenter d'atterrir, coûte que coûte, quitte à continuer à descendre en dessous des "minimas". Les "minimas" sont des hauteurs en dessous desquelles le pilote ne doit pas descendre. Ils dépendent des conditions de visibilité horizontale et verticale ; des installations radio-électriques de l'aérodrome ; de la longueur de la piste ; de l'équipement de l'avion ; de la qualification des deux pilotes,... C'est ainsi qu'à une certaine hauteur - dite "Hauteur de décision" (HD) - si le pilote ne voit pas la piste, il doit impérativement remettre les gaz, afin de reprendre de l'altitude.*

Noter qu'en cas d'extrême urgence, dès lors que l'avion est correctement stabilisé sur l'axe d'approche, le pilote continue alors à descendre jusqu'à voir la piste, ne serait-ce que quelques instants avant le toucher des roues. Sur un vol Paris-Londres en Vickers, alors que Londres était fermé cause brouillard et qu'il en était de même pour Paris et même Lyon, je n'ai pu atterrir sur un aérodrome au sud de Londres, où la visibilité était quasiment nulle, qu'en passant en dessous des minimas. J'ai décrit les détails dans un de mes ouvrages. Cela étant dit, il s'agit de cas tout à fait exceptionnels.

Question : Malgré l'amélioration du niveau de sécurité du transport aérien, n'est-il pas imprudent de faire voyager dans le même avion autant de hautes personnalités ?

Réponse : *La Pologne n'a jamais fixé de règles de précaution pour les déplacements groupés de ses dirigeants, aussi bien civils que militaires. En revanche, la plupart des grands pays occidentaux ont adopté des règles qui interdisent, par exemple, au Président de voyager avec son Premier ministre ou Vice-Président ou de regrouper plus d'un certain nombre d'officiers d'État-major. Certaines grandes entreprises multinationales, voire des familles, ont également des règles identiques.*

Question : La présence à bord du Président polonais avec une délégation de membres du gouvernement a-t-elle pu influencer la décision du pilote de persévérer pour atterrir ?

Réponse : *Tout pilote doit prendre ses décisions sans tenir compte de la présence à bord de personnalités, quelle que soit leur importance. Cela étant, plusieurs cas sont connus de certaines situations de dépendance, comme celle d'un pilote d'un avion privé, vis à vis de son propriétaire : obligation de décoller malgré de mauvaises prévisions météorologiques en route et à destination ; en vol, pour différentes raisons, changement d'aéroport de destination, demandé par le propriétaire, présent à bord,...*

Bien que la plus grande prudence soit de rigueur, il reste que l'hypothèse d'une pression éventuelle qui aurait pu être exercée sur le pilote, ne peut être écartée, du fait :

- *qu'un déroutement aurait obligé les membres du gouvernement à effectuer 400 km par la route ;*
- *que 15 minutes avant, un avion russe s'était dérouté sur Minsk ;*
- *qu'il a été rapporté qu'en 2008, lors de la guerre Russie/Géorgie, le Président Kascynsky*

avait licencié un des pilotes de l'Air Force Polonaise qui avait - suite à une piste dégradée et des conditions de sécurité non assurées - refusé de se poser à Tbilissi, malgré son ordre.

Question : Quel a été le rôle de la Tour de contrôle ?

Réponse : *Le contrôleur aérien donne au pilote les conditions météorologiques sur l'aérodrome et il appartient au pilote de dire s'il décide ou non d'entreprendre une approche. L'aéroport peut être déclaré fermé lorsque la piste est impraticable, par exemple : les conditions météorologiques sont telles qu'aucun atterrissage ne peut être envisagé ; la piste est obstruée par un avion en panne, la piste est enneigée, ... Dans le cas concerné, l'agence Interfax a rapporté qu'il a été proposé à l'équipage polonais d'atterrir à Minsk ou à Moscou, en raison du brouillard, mais le pilote aurait décidé d'atterrir près de Smolensk.*

Question : Quels sont les types d'approches pouvant être réalisées par mauvaises conditions météorologiques ?

Réponse : *Dans ce cas, le pilote effectue une approche dite aux instruments, ce qui signifie qu'il ne se réfère plus à un repérage visuel du sol.*

Il existe deux types d'approche aux instruments :

- L' "approche classique" s'effectue en se référant à une balise radio (NDB) ou à un émetteur plus précis (VOR, donnant également la distance par rapport à l'émetteur) qui indiquent la direction dans laquelle se trouve la piste.

- L' "approche de précision" utilise des informations en site, en azimut et en distance fournies par une installation au sol (exemple l'ILS). Elle comporte trois catégories :

** Catégorie I : Hauteur de décision (supérieure ou égale à) ≥ 200 pieds (60 mètres).*

** Catégorie II : Hauteur de décision ≥ 100 pieds (30 mètres)*

** Catégorie III : Hauteur de décision ≥ 0 pied.*

Question : Quels sont les types et catégories d'approche pouvant être réalisées sur l'aérodrome de Smolensk ?

Réponse : *Sur la base de Smolensk, s'il y a un ILS, cela permet d'engager une approche de catégorie un ou deux (CAT I ou CAT II).*

S'il existe une approche de non-précision - consistant en un guidage radar en cap et vitesse verticale (SRA), impliquant une hauteur de décision supérieure à celle de la CAT I - elle n'est pas appropriée en cas de fort brouillard.

Quant à une approche radar de précision (PAR) permettant au pilote, selon le cas, de poursuivre sa descente le plus bas possible, c'est à dire à la hauteur d'une approche CAT I, voir de CAT II, il convient de signaler que, d'une part, l'efficacité d'un tel guidage dépend du niveau de qualification du radariste et, d'autre part, de la réactivité du pilote, qui ne peut être efficace que si ce type de procédure est effectué régulièrement.

Il est également bon d'indiquer que dans ce type d'approche, la décision de remise de gaz appartient aussi bien au pilote qu'au radariste, dès lors que celui-ci estime que l'avion est mal positionné pour être en mesure d'atterrir, car trop écarté de l'axe d'approche, ou trop haut ou trop bas, par rapport au plan de descente.

À une époque où cette procédure de guidage radar était couramment utilisée, nous étions entraînés à réagir correctement en fonction des indications données par le radariste. Or, affecté sur des lignes desservant l'Europe de l'Est, j'ai eu recours à ce type d'assistance, deux fois (en Russie et en Pologne). Mais, suite à l'imprécision du guidage, j'ai préféré reprendre de l'altitude et rejoindre notre terrain de dégagement (aérodrome figurant dans le "Plan de vol", vers lequel le pilote doit se diriger, s'il n'a pas pu se poser sur le terrain de destination initiale).

Or, de nos jours, cette procédure n'étant quasiment plus pratiquée, les équipages n'ont plus, ni

l'entraînement, ni l'expérience de ce type d'approche.

L'enquête en cours, après exploitation des "boîtes noires" et des auditions des contrôleurs aériens, permettra de savoir quel type d'approche a été effectuée ce jour là.

Question : L'avion peut-il être mis en cause ?

Réponse : *Le tri-réacteur Tupolev Tu-154 (semblable, en apparence à un Boeing 727) est un des appareils les plus vendus de l'industrie aéronautique civile russe. Il a effectué son premier vol commercial en 1972 et a été l'un des avions les plus utilisés par les anciens pays du bloc de l'Est. Sa fabrication a été arrêtée en 1994, il y a donc 16 ans, après la production de plus d'un millier d'appareils.*

Bien que la technologie Tupolev soit obsolète, un pilote ayant travaillé en Pologne, a signalé des Tupolevs, hors d'âge, servant au déplacements des membres du gouvernement polonais basé à Varsovie. Le chef du comité d'enquête du Parquet russe a déclaré que l'analyse des conversations entre les pilotes de l'avion présidentiel polonais et les aiguilleurs russes permettait d'exclure la thèse d'un accident dû à un problème technique.

Question : Y a-t-il eu des crashes de ce type d'avion ?

Réponse : *Plusieurs accidents particulièrement meurtriers sont survenus, dont celui du 29 août 1996, lorsqu'un TU-154 russe est tombé sur une montagne de l'île norvégienne du Spitzberg, faisant 141 morts.*

Le 3 juillet 2001, un TU-154 de la compagnie VladivostokAvia, s'est écrasé près de l'aéroport d'Irkoutsk (Sibérie), faisant 145 morts.

Le 22 août 2006, un TU-154 de la compagnie russe Pulkovo s'est écrasé en Ukraine, faisant 170 morts.

Le 15 juillet 2009, un TU-154 de la compagnie iranienne Caspian Airlines, qui effectuait la liaison Téhéran-Erevan, s'est écrasé au nord de l'Iran, entraînant la mort de ses 168 passagers et membres d'équipage.

Retenons que le nombre d'accidents survenus à un type d'avion ne peut être retenu pour déclarer qu'il s'agit d'un avion dangereux. En effet, avant de conclure, il convient de savoir qu'elles sont les causes qui ont été retenues par les enquêtes administratives et judiciaires.

Question : Quelques heures à peine après le crash, les autorités ont déclaré qu'il suspectaient une erreur du pilote !

Réponse : *Effectivement, une source des forces de l'armée russe a indiqué qu'une erreur de pilotage pourrait être à l'origine du crash de l'avion. Cette précipitation à "tirer sur le pianiste", alors que les opérations de secours ne sont même pas terminées et que l'enquête n'a pas encore débuté, est une pratique malheureusement habituelle, qu'on ne peut que déplorer.*

— *** —