

Lettre de novembre 2012 de Jean Belotti

Plusieurs de mes lecteurs se sont étonnés de ne pas avoir reçu de chronique depuis le mois d'avril. J'ai effectivement été très occupé par différentes obligations, ce qu'à bien résumé Henri EISENBEIS sur son site de la Postal de nuit :

http://henri.eisenbeis.free.fr/belotti/les-chroniques-de-jean_belotti.html

« pour mieux comprendre...

Le transport aérien »

Jean Belotti

1°.- Editions VARIO. Préface de Gérard FELDZER. (500 pages, dont un glossaire ; la liste des noms cités ; 729 renvois en fin d'ouvrage). Page de couverture dans le fichier joint.

Commande sur : <http://www.aviation-publications.com/>

--- *** ---

Il s'agit du dernier ouvrage que je consacre au transport aérien.

Qui en sont les acteurs ? Comment ça fonctionne ? Qui sont les responsables ? Les pilotes seraient-ils aussi mauvais que certains le disent, puisque qu'on leur impute 70% des accidents ? Les rapports d'expertises vous cachent-ils la vérité ? Les experts peuvent-ils occulter des informations essentielles pour protéger tel ou tel intervenant ? *Quid* des médias, des juges, des avocats, de l'incompréhensible longueur des expertises ? Quelle considération est accordée aux passagers ?

Pour répondre à ces interrogations, cet ouvrage reproduit un dialogue avec une passagère, au cours d'un long vol. Cela permet une lecture très facile pour tout un chacun, sans aucune connaissance spécifique préalable.

De surcroît, cette présentation correspond mieux à la mise en situation "questions/réponses", habituellement pratiquée lors des nombreuses causeries et conférences que j'ai données, au fil des ans, en France et à l'étranger.

Ainsi, alors que toute personne peut lire simplement le texte, en imaginant qu'il est à la place de la passagère, les curieux ont la possibilité, chaque fois qu'ils en éprouvent le besoin, de se reporter aux très nombreux renvois présentés en fin d'ouvrage. Il en résulte que cette invitation à embarquer sur ce long vol est destinée :

- à toutes les personnes curieuses de mieux connaître ce monde de l'aviation et de mieux comprendre les concepts de "sécurité aérienne", "accidents", "enquêtes", souvent cités dans notre monde fortement médiatisé ;

- aux futurs personnels navigants, étudiants, chercheurs et tous les hommes de l'art dans leur spécialité respective, que sont les experts, avocats, magistrats, personnels des organismes concernés, journalistes, ... ;

- aux passagers, trop souvent laissés pour compte.

2.- ZÉBUNET

Gérard FELDZER, ancien Commandant de bord Air France est bien connu du milieu aéronautique pour ses différents exploits et ses chroniques sur France info "Circulez ! il y a le monde" et LCP "Transportez-moi".

Après avoir été directeur du Musée de l'air au Bourget; puis président de l'Aéro-Club de France à Paris, il a montré ses qualités d'humanisme en s'impliquant dans la vie de la cité, en tant que président du Comité régional du tourisme en Ile de France et en étant le co-fondateur et vice-président de Zébunet.

Cette association permet d'offrir une chèvre, un cochon ou un zébu, qui portera le nom de votre choix et servira à un paysan - du Vietnam ou de Madagascar, sous forme de microcrédit - à mieux s'en sortir au quotidien. Les donateurs reçoivent un certificat de propriété de leur animal avec sa photo et celle de sa famille d'adoption.

Pour fêter les 11 ans de Zébunet et les 11.000 prêts qui ont déjà été attribués, Gérard est heureux de vous inviter, le vendredi 14 décembre, à 19h30 (à l'Aéroclub de France 6, rue Galilée 75016 Paris) à une soirée exceptionnelle, placée sous le signe de la convivialité et de la solidarité.

Information au : 01 40 70 05 46 ou contact sur : baldeszebutantes@zebu.net.

Rasa en ligne sur zebu.net.

3.- Crise libyenne : la nouvelle donne géopolitique de Jean FLEURY (Général et ancien président d'ADP).

Bien que ce document décrive une crise déjà ancienne, la notoriété de l'auteur et le fait que l'action aérienne est au cœur du sujet, me conduit quand-même à présenter cet ouvrage, (Éditions Jean Picollec).

4.- Site : <http://showmystreet.com/>

En indiquant n'importe quelle adresse dans le monde, une vue aérienne de l'endroit indiqué vous est présentée.

Chronique de novembre 2012

Chronique également présentée sur les sites :

- <http://www.net-iris.fr/blog-juridique/15-jean-belotti/> (NetIris)

- <http://henri.eisenbeis.free.fr/belotti/2012/11-novembre-2012/chronique-jean-belotti-novembre-2012.html>

(Postale de nuit)

- webmaster@pnc-contact.com

Il y a peu de temps, trois pilotes de Ryanair ayant dû atterrir en urgence, à quelques minutes d'écart, lorsque leurs avions approchaient des niveaux de carburant minimums requis dans le cadre des règles de sécurité de l'Union européenne, les autorités espagnoles de l'aviation civile avaient ouvert une enquête sur les causes de ces incidents.

Ayant reçu plusieurs questions à ce sujet, j'apporte, ci-après, une réponse globale présentée sous forme d'interview.

Question : *La première question qui se pose est de savoir qui décide de la quantité de carburant à embarquer ?*

Réponse : Des propositions sont faites au commandant de bord par les agents des opérations aériennes, dont le rôle est de regrouper toutes les informations utiles qui figureront dans un "plan

de vol”, document confirmant son engagement à effectuer la mission, dans les conditions précisées par ses choix. Puis, le commandant de bord détermine la quantité finale, après avoir pris en compte plusieurs paramètres (charge marchande à embarquer ; longueur de la piste ; température ; longueur du trajet ; conditions météorologiques ; altitude de vol ; vitesse de croisière ; route choisie, ...) qui interviennent sur la durée du vol, donc sur la consommation de carburant.

Existe-t-il des consignes pour embarquer le moins de carburant possible ?

Depuis les premiers chocs pétroliers de 1975 et 1980, toutes les compagnies, ont élaboré des directives générales recommandant aux pilotes de veiller à éviter d'embarquer du carburant en trop grande quantité. Pourquoi ? Parce que plus un avion est lourd, plus il consomme. Par exemple, sur un quadriréacteur, sur un vol de huit heures, chaque tonne supplémentaire de carburant embarquée conduira à augmenter la consommation d'environ 300 kilos, donc brûlés inutilement. Cette préoccupation de minimiser la consommation de carburant est donc tout à fait légitime. Elle a même conduit, lorsqu'il existe des coûts différentiels dans les différentes escales desservies, d'embarquer le maximum de carburant le moins cher, car même en tenant compte de la consommation supplémentaire due au surpoids, le gain reste intéressant.

En fait, étant donné qu'il n'y a aucune certitude quant à la réalisation des prévisions de vol, essentiellement en ce qui concerne les conditions météorologiques à l'arrivée, la réserve de carburant est toujours soit trop faible, soit trop importante, n'est-ce pas ?

Effectivement, le pilote a le choix entre n'embarquer que la quantité minimum réglementaire, ou embarquer une réserve supplémentaire. Il en résulte quatre cas possibles. Dans le cas où le pilote n'a embarqué que la quantité minimum, si tout le vol s'est déroulé conformément aux prévisions, sa décision a été la bonne. En revanche si le vent rencontré a été plus fort que prévu, si le trafic aérien a été ralenti, le pilote - n'ayant pas de réserve suffisante - devra aller se poser sur un autre aéroport, avant celui de destination finale, afin de reprendre du carburant, ou, les conditions météorologiques s'étant dégradées, rejoindre l'aéroport de déroutement. Indépendamment des coûts induits, il en résulte une perturbation dans le déroulement des vols et un désagrément certain pour les passagers.

Dans le cas où le pilote s'est ménagé une réserve de carburant, si tout le vol s'est déroulé conformément aux prévisions, il a donc transporté une quantité de carburant supplémentaire inutilement, ce qui pourrait lui être reproché *a posteriori*. En revanche, en cas de détérioration de la situation, il a la possibilité d'attendre, par exemple, une amélioration des conditions météorologiques, ce qui lui évitera de rejoindre un des aéroports dits de “déroutement”.

Ce n'est donc qu'après le vol que l'on sait si le choix du commandant a été le bon, ou non !

Exact. Et c'est à partir de cette conclusion que j'avais engagé une étude afin de quantifier les conséquences de ces quatre éventualités, grâce à l'application d'un modèle que j'avais élaboré, utilisant des mathématiques et des statistiques probabilistes. Chef pilote du secteur Amérique du Nord, j'avais fait établir des fiches à remplir par les équipages. Le résultat fit rapidement apparaître qu'ils avaient rapidement assimilé la méthode et que les gains qui en résulteraient seraient élevés, tout en ayant écarté les cas de réserves insuffisantes ou excessives.

Cela étant, peut-on critiquer un commandant de bord qui n'a embarqué que la quantité minimum réglementaire ?

Il n'y a aucune raison. Mais ce que l'on peut dire, c'est que cette quantité comprend celle nécessaire pour aller du terrain de départ au terrain de destination et, en cas de nécessité, du terrain de destination au terrain de déroutement, plus des réserves (de route, d'attente,...). Or, ce que ne prend pas en compte la réglementation, c'est le fait que lorsqu'il n'est plus possible d'atterrir sur un terrain de destination (piste inutilisable car verglacée, enneigée ou occupée par un avion en panne,...), ou que les délais d'attente - avant d'avoir l'autorisation de se poser - sont anormalement allongés, presque tous les avions vont également se diriger vers le même aéroport de déroutement, provoquant un nouvel encombrement des voies aériennes. Il en résulte que le terrain de déroutement devient aussi encombré que celui de la destination initiale.

Et alors ?

Les réserves initiales ne permettant plus d'attendre une autorisation d'atterrissage, il en résulte inévitablement des demandes d'atterrissage en urgence.

Avez-vous un exemple ?

Il s'agit d'un vol Paris/Boston où, après analyse de la situation météorologique, j'avais - au grand dam de l'économie de carburant - embarqué 10 tonnes de plus que la quantité pré-calculée par l'agent d'opération. Bien m'en a pris ! À Boston, les pistes étant verglacées, tous les avions se sont dirigés vers leur terrain de déroutement. Le nôtre était New-York, qui n'a pas pu être retenu, car le temps d'attente annoncé était supérieur à une heure, pour les raisons que je vous ai énoncées. Nous nous sommes donc dirigés vers Washington, terrain également trop encombré, d'où l'obligation de prolonger jusqu'à Philadelphie, où, finalement, nous nous sommes posés, en « urgence », avec de très très faibles réserves.

Il n'y a donc rien d'anormal dans le fait que les trois pilotes de Ryanair se soient posés en urgence ?

Non. Cela résulte du fait que les causes du retard à l'autorisation à atterrir étaient les mêmes pour les trois appareils.

Les pilotes de cette compagnie subissent-ils personnellement des pressions pour embarquer le moins de carburant possible ?

Cela a été déclaré par "l'Association européenne des personnels navigants techniques" (ECA). Par ailleurs, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL France-Alpa) aurait lancé une enquête, dont il convient d'attendre les conclusions.

Qu'en pensez-vous, personnellement ?

Je n'ai aucune information me permettant de donner un avis fondé sur l'existence ou non des dites pressions. Cela étant, elles peuvent revêtir différentes formes qui vont de la remarque désobligeante d'un agent des opérations aériennes à celle d'un haut cadre de l'entreprise. Je me souviens d'un chef pilote qui embarquait systématiquement le carburant minimum réglementaire, démontrant ainsi qu'il économisait des sommes importantes à la compagnie. Bien sûr, ce comportement ne pouvait qu'influencer les pilotes, surtout ceux nouvellement affectés sur les lignes concernées. Voilà une forme de pression insidieuse. Jusqu'au jour où notre « Zoro », après avoir dû se poser deux fois de suite en cours de route, a fini par un atterrissage en extrême urgence au terrain de destination.

— ** —