

# «L'équipage a fait son devoir d'une manière professionnelle»

- Hélène Fischer

ISABELLE SIMARD

**N.** D.L.R. Le 24 août dernier, un Air-Transat atterrissait de toute urgence aux Açores à la suite d'une importante fuite d'essence. Pour commenter cet incident, LE CANADA FRANÇAIS s'est entretenu avec une résidente de Saint-Luc, Hélène Fischer, consultante en aviation. Cette dernière nous a précisé quelles sont les procédures d'urgence à appliquer dans pareille situation.

Mme Fischer s'y connaît bien en matière de prévention et sécurité à bord d'un avion. Elle a occupé un emploi d'agent de bord durant deux ans avant de démarrer son entreprise, *Ariane Information*, une firme privée de conseillers techniques, spécialisée dans la sécurité. Elle estime que l'équipage du vol TS 236 a fait son devoir d'une manière professionnelle et efficace.

«Le fait de planer pendant plusieurs minutes n'a rien de surprenant. Tous les avions planent, petits ou gros, mais je lève tout de même mon chapeau au commandant et à son copilote, qui ont gardé leur sang-froid. À l'équipage également, qui a suivi les instructions», commente-t-elle.

Hélène Fischer tient à rappeler deux cas similaires où des avions ont été forcés à planer en raison d'autres facteurs.

«Air Canada, vol 143, en 1983, partant de Montréal et d'Ottawa pour Edmonton dans un Boeing 767. C'était l'époque de la conversion métrique. Un employé aurait mal calculé le carburant en se trompant entre les mesures impériales et métriques. Résultat: l'avion a plané durant un certain temps en raison d'une panne de carburant en chemin. L'appareil a dévié quelque part dans l'Ouest canadien. Il n'y a pas eu de



Hélène Fischer, consultante en aviation.

morts je crois, mais quelques blessés. L'avion a été un peu amoché lors de l'atterrissage d'urgence», relate-t-elle.

Un cas similaire aurait été enregistré en 1982 avec la compagnie British Airways. Le vol partait de Londres Heathrow en destination d'Auckland en Nouvelle-Zélande. En survolant Jakarta, le Boeing 747 aurait traversé des nuages de cendres volcaniques.

«Les quatre moteurs se sont arrêtés, ce qui est très rare, donc l'avion a plané jusqu'à ce que le pilote réussisse à rallumer les moteurs peu de temps avant d'atterrir à l'aéroport Halim, de Jakarta», dit-elle.

Selon Hélène Fischer, le Canada a le privilège d'être l'un des pays, sinon le pays le plus sécuritaire au monde en raison de ses normes très élevées et très strictes.

«Tous les agents de bord ont à vivre des situations d'urgence. Ils passent tous par là un jour ou l'autre. Bien entendu, le degré de gravité n'est pas le même chaque fois. L'incident peut être dû à un brio mécanique, à

une fausse alarme de feu dans la zone cargo, à un feu dans les toilettes ou encore à un moteur qui cesse de fonctionner», décrit-elle.

Mme Fischer insiste sur le fait que les agents de bords connaissent bien le plan d'urgence.

«Leur mandat est de rassurer les passagers et de les instruire sur ce qui va se passer. Les agents de bord savent quoi faire en cas d'urgence. Il faut s'y fier et non pas les traiter comme des serveuses. Elles suivent une formation rigoureuse de quatre à six semaines et apprennent les premiers soins, l'aérodynamique de l'avion, les procédures d'urgence et la survie», précise-t-elle.

## PROCÉDURES

La consultante en aviation décrit brièvement les procédures à suivre lors d'une situation d'urgence semblable à celle du vol TS 236.

«Le commandant a sans doute consulté la directrice de vol pour l'informer de la situation. Un message a ensuite été envoyé aux passagers les avertissant d'une situation d'urgence et de la nécessité de se préparer. Les agents de bord ont pu de sécuriser les lieux avant de s'asseoir sur leur siège et d'attacher à leur tour leur ceinture de sécurité», explique Hélène Fischer.

Après l'atterrissage, lorsque le pilote ne l'ordre d'évacuer l'appareil, les passagers doivent avoir quitté les lieux dans un délai n'excédant pas 90 secondes, et cela sûr, en respectant les commandements des agents de bord.

«Bien entendu, il y a aussi tout l'aspect psychologique auquel les agents de bord sont confrontés. Certains passagers peuvent être pris de panique, d'autres peuvent être figés sur place. Là encore, l'équipage est entraîné pour intervenir auprès de ces gens», dit Mme Fischer. ■