Avion
Tout ce qu'on ne vous dit pas

Révélations Gilets de sauvetage, oxygène, accueil… les réalités d'un voyage aérien ne sont pas toujours celles que l'on croit. Décryptage avec une hôtesse et un pilote.

Joëlle Ducraux

L'avion se vante d'être le moyen de transport le plus sûr au monde. Néanmoins, le voyage aérien angoisse autant – et parfois beaucoup plus – qu'il ne réjouit. Et il intrigue toujours.

Sous les sourires des hôtesses et l'assurance des pilotes, derrière l'image rutilante du confort et les consignes de sécurité placidement présentées par le personnel de cabine, quelles sont les réalités moins glorieuses? Les avions regorgent de petits secrets que la grande majorité des passagers ignorent. Ils font partie du quotidien du personnel aérien, de ces astuces du métier ou de ces réalités techniques qu'on ne partage qu'entre professionnels. Ils sont parfois insignifiants, mais ils peuvent aussi éclairer certains mystères, qu'il vaut mieux taire pour ne pas effrayer les voyageurs.

Pourquoi la lumière baisse-t-elle à l'approche de l'atterrissage alors que vous êtes sur le point de finir vos mots croisés? Pourquoi les atterrissages sont-ils brusques en cas de mauvais temps? Pour quelles raisons les hôtesses accueillent-elles les passagers à l'entrée de l'avion?

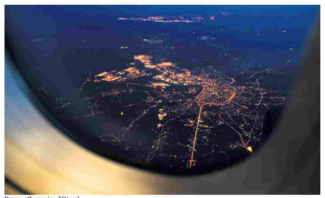
Deux professionnels nous éclairent sur les réalités de l'avion. Karine Ben Hassine, licenciée en lettres, est une ancienne hôtesse de l'air qui a notamment travaillé pour Swiss. Elle est aujourd'hui instructrice à l'Ecole Lejeune, à Genève, où elle transmet sa passion aux futures hôtesses. Timothy Kriegers, lui, est pilote sur Airbus et président de l'association Pilotesuisse. ●

Comment les passagers sont-ils prévenus qu'un crash est imminent?

▶ **Accident** En général, quand l'avion est victime d'une panne et qu'un accident est à prévoir, le commandant de bord est tenu d'informer les passagers. Mais à condition qu'il ait le temps de le faire. Selon ce qu'il se passe, la communication n'est de loin pas priorité, comme le précise Timothy Kriegers: «Si nous avons une panne de moteur ou une décompression, les passagers seront avertis dès que possible de ce qu'il se passe et de ce qu'il va se passer. Lors d'un accident majeur, du type de celui de l'AF447 *(crash du vol Air France Rio-Paris qui n'a laissé aucun survivant le 31 mais 2009, ndlr)*, les pilotes ont bien d'autres choses à faire que de papoter avec les passagers, sauver l'avion par exemple…»

Pourquoi les hôtesses accueillent-elles les passagers avec chaleur?

▶ **Bienvenue!** Vous pensez que le personnel de bord se poste à l'entrée de l'avion pour vous souhaiter la bienvenue? Que nenni, ils vous scrutent et vous analysent pour s'assurer que vous ne semblez pas bizarres et susceptibles de créer le chaos. «Cela fait partie des procédures, explique Karine Ben Hassine. Nous devons identifier les «*suspected faces*». Grâce à la Convention de Tokyo, nous avons l'autorisation de débarquer des passagers.» Timothy Kriegers confirme ce point et précise l'importance de cette mesure: «Si un passager agresse les hôtesses ou d'autres passagers à 12 000 mètres d'altitude, il devient très difficile de gérer la situation. Ou si un passager semble très malade, il ne faut pas prendre le risque de l'embarquer, pour sa propre sécurité mais aussi celle des autres passagers.»



Deyan Georgiev/IStock

Pourquoi la lumière baisse-t-elle avant un atterrissage de nuit?

▶ **Luminosité** «Quand on a des vols long-courrier, on baisse la lumière pour que les gens puissent dormir, parce que c'est confortable», explique l'ancienne hôtesse de l'air Karine Ben Hassine. Mais ce n'est pas la seule raison. Sachant qu'une évacuation ne doit pas excéder 90 secondes et que l'oeil humain a besoin d'une quinzaine de secondes pour s'acclimater à un brusque changement de luminosité, la lumière est tamisée avant un atterrissage de nuit et allumée quand il se fait en plein jour. Une astuce pour ne pas perdre de temps si les passagers doivent être évacués.

IStock

Combien de temps peut-on respirer avec un masque à oxygène?

▶ **Décompression** La réserve d'oxygène contenue dans les masques permet de respirer une vingtaine de minutes. Mais pas de panique, cela correspond au temps qu'il faut au pilote pour amener l'avion à une altitude respirable, comme l'explique Karine Ben Hassine. Qui ajoute: «Dans le cas d'une descente urgente, le pilote peut réduire ce temps de moitié.» Timothy Kriegers ajoute un conseil pratique essentiel: «Il est vital lors d'une décompression de mettre d'abord son propre masque avant de penser aux autres. A 12 000 mètres, le temps de conscience n'est que d'environ quinze secondes. Vous avez le temps de mettre le masque sur votre bébé, mais vous n'aurez pas assez de temps qu'il faut ensuite pour sauver votre bébé ou quelqu'un d'autre.»

Chalabala - Fotolia

Pourquoi l'atterrissage est-il brusque en cas de mauvais temps?

▶ **Sécurité** «Si l'avion se pose de manière un peu brutale par mauvais temps, ce n'est pas parce que le pilote n'est pas bon. Au contraire. En cas de pluie, il va chercher à effectuer un atterrissage ferme pour éviter l'aquaplaning», déclare Karine Ben Hassine. Ce n'est pas très confortable pour les passagers mais sans dommage pour l'appareil. «Lors de fortes précipitations, un atterrissage trop doux peut créer un petit coussin d'eau qui s'accumule devant les pneus et provoquer un aquaplaning. Alors qu'un atterrissage plus brutal permet de chasser l'eau lorsque les roues touchent le sol. Car des roues qui tournent rendent l'avion plus contrôlable que des roues qui glissent.» Tout est donc sous contrôle!

L'accueil souriant de l'hôtesse au moment de monter à bord de l'avion cache une autre réalité: elle scrute les visages pour repérer la personne qui pourrait créer le chaos.
Erik Dreyer/Getty Images

Le gilet de sauvetage est-il bien sous votre siège, comme le dit l'hôtesse?

▶ **Incivilités** Lors des consignes de sécurité, chacun écoute – ou pas – sans vérifier si les objets qui sont décrits (masque, gilet) sont bien à leur place. Grossière erreur! Car il arrive que des passagers volent les gilets de sauvetage. Un comportement rare, mais heureusement répréhensible. Encore faut-il attraper l'auteur du larcin. «Avec les nouvelles lois, nous n'avons des fois que trente minutes pour vérifier un avion, on ne peut pas tout faire. Les gens volent aussi les cartes de sécurité… en souvenir», note Karine Ben Hassine. Timothy Kriegers conseille tout de même de «regarder sous le siège pour localiser son gilet. En cas d'urgence et de stress, la personne sera à même de le récupérer plus rapidement en ayant repéré où il se trouve.»

Les pilotes ne se reposent-ils jamais?

▶ **Sieste** Le pilote et le copilote dorment à tour de rôle. «Nous avons un métier difficile pour le corps, justifie Timothy Kriegers. Il est important que nous puissions être reposés lors des phases critiques, notamment à l'atterrissage. Autrefois, il était interdit de dormir, mais c'était dangereux. Grâce aux siestes, vous avez des pilotes bien réveillés et en forme!» Pour les courts et moyen-courriers, le pilote dort de 20 à 30 minutes. Pour les long-courriers de 12 heures, cela va jusqu'à 4 heures, s'il y a trois pilotes.

Pourquoi le pilote et le copilote ne mangent-ils pas la même chose?

▶ **Alimentation** Le pilote et le copilote ont des plateaux-repas différents. C'est la règle d'or pour éviter qu'ils aient en même temps une intoxication alimentaire. Et c'est valable pour ce qu'ils mangent dans les 24 heures précédant le vol. «Les plats doivent provenir de deux endroits de fabrication différents», ajoute Timothy Kriegers. Et une fois qu'ils sont arrivés à destination, ils doivent là aussi manger des plats différents, si possible dans des lieux distincts.

Est-on assuré d'être tranquille quand on est aux toilettes?

▶ **Intimité** Premier réflexe quand on a réussi à se hisser dans les toilettes: verrouiller la porte. Logiquement, une fois ce geste effectué, on se pense hors d'atteinte. Eh bien détrompez-vous. Pour des raisons évidentes de sécurité, la porte peut se déverrouiller de l'extérieur. Timothy Kriegers explique: «Imaginons qu'un passager malade perde connaissance dans les toilettes, il est important que l'équipage puisse lui venir en aide. Ou s'il y a un feu dans les toilettes et qu'un passager y est et ne répond pas, il faut que l'équipage puisse le sortir de là.» L'astuce est bien gardée par le personnel d'avion, bien que quelques petits malins aient compris la combine.

Avis de l'experte

Fabienne Regard
Docteur en sciences politiques, elle anime les stages intitulés «S'envoler sans s'affoler», à l'aéroport de Genève.

«La phobie de l'avion est une peur essentiellement masculine»

Fabienne Regard visait une carrière diplomatique jusqu'à ce qu'elle se rende compte de sa phobie de l'avion. Un handicap qui l'a amenée à renoncer à ses ambitions professionnelles mais dont elle a décidé de guérir en suivant un stage de trois jours organisé par l'association Voler sans peur. Aujourd'hui guérie, elle aide à son tour des gens paralysés par la peur de l'avion.

La peur de l'avion est-elle rationnelle?
Non, c'est une peur complètement irrationnelle. Une peur rationnelle, c'est une peur qui me sauve la vie. Or l'avion est le moyen de transport le plus sûr au monde, même si 30% de la population en a peur.

Qu'est-ce que ça traduit?
L'avion, c'est un symbole, c'est voler de ses propres ailes et prendre de l'indépendance. Mais c'est aussi la peur de l'inconnu. Quand je suis chez moi, j'ai mes repères. Dans l'avion, je n'en ai plus. Concrètement, je ne sais pas comment un avion vole, il y a une dimension un peu miraculeuse. En plus de cela, l'avion nous emmène sur des terres inconnues, dans des endroits où nous n'aurons pas de contrôle, pas de maîtrise. Dans la plupart des cas, une fois que l'on a réglé cette peur de l'avion, d'autres phobies disparaissent aussi.

De quoi les gens ont-ils peur?
Il y a plusieurs catégories de personnes aérophobiques. D'abord, il y a les claustrophobes. En vingt ans, leur nombre a explosé! Ensuite, il y a les gens qui ont peur de l'accident, du crash. Ce sont des personnes qui ont des peurs techniques, des peurs liées au pilote. Une fois qu'ils ont les informations, en principe, leur peur disparaît. Enfin, il y a les personnes qui n'ont jamais osé prendre l'avion. Tout leur entourage voyage, mais eux n'ont jamais osé décoller. Ce sont les plus faciles à convaincre une fois dans l'avion car ce sont des gens qui évitaient les aéroports. Si un jour ils pénètrent dans un aéroport, très vite ils s'aperçoivent que ce n'est pas un endroit effrayant. Dès qu'ils décollent, la peur disparaît. Souvent ils me disent: «J'ai attendu trente ans pour ça?»

Quel est le profil type de l'aérophobique?
La peur de l'avion est une peur essentiellement masculine. Nous recensons 80% d'hommes et 20% de femmes. L'aérophobique est une personne qui aime tout contrôler, perfectionniste, qui aime le travail bien fait, qui préfère faire une chose elle-même plutôt que de la déléguer. Dans l'avion, c'est tout le contraire, c'est le lâcher-prise total, on ne peut pas surveiller le pilote!

Rapide comme le guépard

Nos singeries
Renata Libal
Journaliste

Le guépard passe pour l'animal le plus rapide du monde. Parfait. Et alors? Alors j'y pense à chaque fois que croise une joggeuse, les jambes moulées dans un legging de sport tacheté. Espère-t-elle, par une sorte de transmission magique, capter un peu de la puissance du fauve? Puiser, dans son exemple, la souplesse de la foulée?

Depuis que, par la grâce de l'imprimé digital, les tenues de sport affichent les motifs les plus saugrenus, le choix du modèle pose quelques cas de conscience. Et pas seulement esthétiques – même si on peut se demander s'il est raisonnable de se couvrir les jambes de petits pois pour aller suer, comme le suggère une grande marque du genre. Et le collier de perles, pour assortir, peut-être? Non, l'enjeu est ailleurs: le vêtement a-t-il un effet dopant?

Quand mon fils était bambin, il tenait à tout prix à avoir des «chaussures qui courent vite». Il les testait dans le magasin avec des démarrages en trombe, puis portait son choix sur la paire qui l'avait, jurait-il, transporté presque malgré lui. Comme par hasard, les plus bigarrées remportaient souvent la mise. C'est dire si je suis totalement réceptive à l'aspect presque chamanique du vêtement de sport, qui transmet son énergie à celui qui le porte. On accélère forcément mieux dans la stimulation d'une couleur tonique. D'ailleurs, la fameuse marque à trois bandes l'a bien compris dès le départ: l'idée même de la performance est inscrite dans ce motif le long de la jambe, comme une incitation à filer droit au but.

C'est pour cela que je suis un peu perplexe: que peut-on réellement faire dans ce legging imprimé de bandes dessinées, que j'ai vu l'autre jour au rayon? S'allonger sur le canapé et se lire les mollets? J'ai aussi repéré un ensemble à feuillage amazonien, oiseaux inclus, dans lequel je déconseillerais même une promenade dans Lavaux: on ne va pas effaroucher les flamboiements d'automne locaux en leur collant des bromeliacées sous le nez… Je vous passe les explosions multicolores qui donnent envie de sauter dans tous les sens et les paysages urbains de nuit qui font clignoter des yeux… Zut, qu'est-ce que j'achète pour remplacer mon bon vieux compagnon noir, couleur anonymat et ennui?

J'ai tout de même fini par trouver un collant utile: une sorte d'imprimé écorce de bouleau, parfait pour le yoga. Si, avec ça, je ne tiens pas fermement la posture de l'arbre… Mais du coup, ça ne va pas du tout pour le vélo: qui irait pédaler avec des jambes de bois? Ça y est: je crois que j'ai compris la stratégie nouvelle des équipementiers. Avec mon legging noir, je passais sans me poser de question d'un sport à l'autre. Maintenant, il va falloir que je trouve un motif zen pour le yoga, un fleuri pour la Zumba, un vert fluo pour la course à pied et un bleu ciel avec des nuages pour le Pilates antigravity, cette nouvelle discipline où on s'exerce suspendu à de drôles de hamacs. Conclusion? Shoppiiiiiing!

Style L'objet de la semaine

Parapluie antitempête

Qui a décidé que les parapluies devaient être ronds et mal pratiques? Voici arrivée une nouvelle génération aérodynamique, qui ne craint pas les orages.
Renata Libal

L'objet

▶ Il existe en couleurs variées, voire orné de motifs amusants, permet de courir contre le vent et protège de la pluie même le sac à dos. Il? Senz°, le premier parapluie conçu pour affronter des bourrasques jusqu'à 100 km/heure sans se retourner.

La technique

▶ L'idée est née d'une frustration: celle de trois étudiants de l'Université de technologie de Delft, aux Pays-Bas, face à l'inefficacité des parapluies classiques. Nous sommes en 2005 et Gerwin Hoogendoorn, section de design industriel, reprense de fond en comble l'ergonomie du parapluie. L'évidence s'impose: il faut le faire asymétrique pour opposer une surface plus petite au vent. Lui et ses copains Philip Hess et Gerard Kool peaufinent le concept, testent la forme aérodynamique dans des tunnels à ventilateurs et lancent la marque. En plus, les baleines ne dépassent pas, ce qui évite d'éborgner les passants. Et voilà les trois entrepreneurs qui récoltent des prix de design à la pelle. Et tant qu'à pousser le concept, l'entreprise vient de développer un portant à parapluie à fixer sur des guidons de vélo, pour pédaler au sec. Ben oui, puisque le vent n'est pas un problème…

L'allure

▶ Outre sa fonctionnalité, le parapluie Senz° se veut plutôt ludique. Les couleurs de base sont sobres ou joyeuses, à choix. Mais la ligne est complétée chaque saison par une collection baptisée Globe-Trotter, qui joue sur les codes de l'aventure et de la découverte, comme le modèle Gear Up qui met en scène les outils et les errances des explorateurs d'antan. La collection Monsoon (mousson) invite, elle, des designers internationaux, plutôt dans le domaine de la mode, à créer un motif sur mesure. Cette saison: le Japonais Yoske Nishiumi, établi en Europe, propose un très élégant motif à philodendrons verts et mauves, nommé Tropical Rain (photo).

L'achat

▶ En attendant encore plus performant, les parapluies Senz° se déclinent en version classique ou pliable, mini ou géante, à ouverture automatique ou manuelle. De 29.95 à 64.95 euros (de 32 fr. 29 à 70 fr. 02). A commander sur www.senz.com.

L'histoire

▶ Depuis trois mille ans que les parapluies sont ronds (inspirés des ombrelles égyptiennes), on a tendance à penser que ce n'est pas un hasard… Et pourtant! Le premier modèle analogue à ceux d'aujourd'hui (fermable) date de 1852 et il est (forcément!) la création d'un Anglais. C'est l'époque aussi où même les hommes se mettent à en faire usage. La forme a peu évolué depuis. Ce n'est que ces dernières années que les designers se sont mis à plancher sur des solutions de protection plus technologiques. On parle de système d'origami (la marque américaine Sa), de propulsion d'air pour repousser la pluie (prototype japonais), de forme d'igloo qui enveloppe jusqu'à mi-corps (Rainshader).