



# Avion

*Tout ce qu'on  
ne vous  
dit pas*

ILLUSTRATION : © GETTY IMAGES/IKON IMAGES

Une hôtesse et un pilote révèlent les secrets  
qui se cachent derrière l'apparence d'un voyage aérien

PAR JOËLLE DUCRAUX

L'avion se vante d'être le moyen de transport le plus sûr du 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.

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'École Lejeune, à Genève, où elle transmet sa passion aux futures hôtesses. Timothy Krieggers, lui, est pilote sur Airbus et président de l'association Pilotesuisse.

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

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 sa priorité, comme le précise Timothy Krieggers : « 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, 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 ?**

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 bizarre et susceptible 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 Krieggers 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. »



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

« 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'œil 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, à l'inverse, allumée quand il se fait en plein jour. Une astuce pour ne pas perdre de temps si les passagers doivent être évacués.

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

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 Krieggers ajoute un conseil pratique essentiel : « Il est vital lors d'une décompression de mettre d'abord son propre masque avant de penser aux autres. À 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 pour mettre le vôtre. Si vous vous protégez d'abord, vous aurez le temps qu'il faut ensuite pour sauver votre bébé ou quelqu'un d'autre. »

PHOTO : © GETTY IMAGES/CULTURA RF

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

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 ?**

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 court 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 ?**

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.

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

« 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. 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 cousin 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. Des roues qui tournent rendent l'avion plus contrôlable que des roues qui glissent. »

PHOTO : AVEC LA GRACIEUSE AUTORISATION DE FABIENNE REGARD

**AVIS DE L'EXPERTE : FABIENNE REGARD**

Docteur en sciences politiques, 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 du 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. Ensuite, il y a les gens qui ont peur de l'accident, du crash. Ce sont des personnes qui ont des peurs techniques. Une fois qu'elles ont les informations, leur peur disparaît. Enfin, il y a les personnes qui n'ont jamais osé prendre l'avion. 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.

**Quel est le profil type de l'aérophobique ?**

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.



**Fabienne REGARD anime les stages intitulés « S'envoler sans s'affoler » à l'aéroport de Genève.**