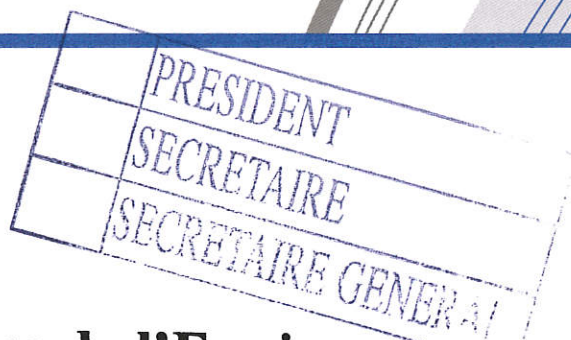
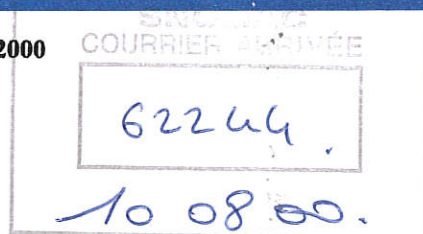


Flashactu

Le bulletin d'information du Groupe Air France

NUMERO 428 - 8 août 2000



AF 4590 : obsèques des membres de l'Equipe

Vendredi 11 août :

Obsèques d'Anne Porcheron, Hôtesse

Lieu : Cimetière de Quincy-en-Beaujolais (60 km au Nord de Lyon-Satolas)

Cérémonie religieuse à 16h30.

Vous souhaitez vous y rendre : un allotement de sièges est provisionné sur les vols ORY/LYS/ORY.

Personnel Navigant, merci de vous présenter en uniforme.

Les obsèques de **Patrick Chevalier, Steward**, se dérouleront dans la plus stricte intimité conformément au souhait de la famille.

Pour inscription : Cellule Logistique

01 41 56 38 68

01 41 56 37 75

de 8h00 à 19h00 tous les jours



AF N° 000808.66
Pantin, le 8 août 2000

TOUT PNT AIR FRANCE

L'accident du Concorde nécessite des réponses à court et à moyen terme

L'accident du Concorde du 25 juillet est un drame terrible pour de nombreuses familles.

Une fois passée la période initiale de deuil privé où nous ne pouvons, par respect pour leur douleur, que leur transmettre la compassion des pilotes, nous prendrons contact avec les familles des PNT pour leur proposer le soutien du SNPL dans les diverses démarches nécessaires.

Cette catastrophe est aussi un traumatisme pour Air France .

Nous tenons à saluer les efforts accomplis à tous les niveaux de l'entreprise, dans la discrétion et la dignité, pour soutenir les familles et honorer la mémoire des disparus.

Nous nous sommes abstenus de communiquer dans les jours qui ont suivi le drame sur les questions de fond qui apparaissent après une telle catastrophe.

D'abord par prudence car peu d'éléments sur le déroulement et les causes du crash étaient connues et par dignité durant la période de recueillement à la mémoire des victimes.

Il est temps de le faire, en réponse aux pressions médiatiques qui peuvent désorienter le PNT et en raison des progrès rapides de l'enquête pouvant conduire à une évolution de la situation dans les prochains jours. Nous souhaitons donc vous faire part de la position du SNPL non seulement pour le traitement à court terme mais aussi pour tirer tous les enseignements de cette catastrophe.

Se pose à court terme la question de la reprise des vols Concorde.

Nous sommes satisfaits de la prudence dont fait preuve la tutelle en conditionnant l'**autorisation administrative** à la connaissance d'un scénario crédible de l'accident.

De même, l'importance des moyens mis en œuvre pour établir les faits et l'état d'esprit présidant à l'enquête technique nous rendent confiants dans la démarche entreprise pour comprendre cette tragédie.

Il est réconfortant de constater que le principe de précaution appliqué dans d'autres domaines est aussi mis en œuvre dans l'aérien en faisant fi des pressions commerciales (reprise immédiate des vols par British Airways) et médiatiques (déclarations et initiatives intempestives d'individus ou d'organisations n'ayant aucune compétence particulière pour intervenir dans le débat).

SYNDICAT NATIONAL DES PILOTES DE LIGNE

Affilié IFALPA, ECA - N° SIRET 785 743 246 00023 Code APE 912Z
14-16, Rue de Scandicci - 93508 PANTIN CEDEX - Tél. (33) 01 49 42 20 85
Fax (33) 01 48 91 72 89 - E.Mail snpl@snpl.com - Télax 232 249 FRANPIL

S'agissant de la décision de reprendre les vols, qui appartient à l'exploitant, il importe que la Direction générale la prenne dans la sérénité et en liaison avec les représentants des Personnels Navigants.

La condition première à la reprise des vols Concorde est que l'on dispose d'une **description aussi complète que possible des événements, de leurs causes et de leur enchaînement.**

Cela permettra dans un deuxième temps d'élaborer, en associant les PNT Concorde et les cellules techniques des OPPNT, **des mesures préventives immédiates permettant une reprise sûre de l'exploitation.**

Au-delà du traitement à court terme des conditions permettant une reprise des vols, des questions de fond se posent sur certaines conceptions de l'avion, sur nos pratiques opérationnelles et sur le fonctionnement du système Air France de prévention des risques.

La plus grosse erreur serait en effet de nous focaliser sur les causes immédiates de l'accident et de ne chercher à nous protéger que des facteurs déclenchants sans **considérer les causes profondes.**

- Nous nous interrogeons sur certains choix faits lors de la conception de l'avion, arbitrages qu'il faut peut-être revoir à la lumière du crash et des incidents précédents, ou dont les conséquences pourraient faire l'objet de procédures d'utilisation ou d'entretien mieux adaptées.

- Cet accident met en évidence l'insuffisance ou du moins le caractère très restrictif des hypothèses retenues au niveau de la certification des performances de décollage par rapport à l'étendue des dommages pouvant survenir au cours de cette phase du vol.

Par voie de conséquence se pose la question de la fragilité voire de l'inadaptation de pratiques opérationnelles ne prenant en compte que l'aspect réglementaire des choses.

Nous nous devons d'examiner soigneusement si d'autres pratiques opérationnelles amèneraient, dans un cadre général, des marges supérieures par rapport au risque principal de perte complète de l'avion et de ses occupants.

- La politique Air France de maîtrise des risques est fondée sur l'utilisation des "précurseurs" connus (écarts, anomalies et incidents) permettant l'élaboration et le suivi des "défenses" destinées à réduire la probabilité d'accident.

Il paraît nécessaire de s'interroger sur la manière dont ont été traités, en terme de prévention des risques, des incidents précédents ayant affecté les Concorde d'Air France ou de British Airways.

Sous réserve d'une connaissance plus complète de ses causes et conditions d'occurrence, il semble donc que l'accident du Concorde puisse mettre en lumière des insuffisances (dans les procédures ou le matériel) à divers niveaux de l'entreprise dont le traitement devrait être entrepris sans attendre.

Cela impose de définir et de lancer rapidement des études, qui seront menées en parallèle avec la reprise des vols, à la fois pour adapter nos mesures préventives immédiates à l'évolution éventuelle de la connaissance de l'accident mais surtout pour traiter des problèmes de fond mis en évidence.

Cette phase d'étude doit être réalisée par des groupes de travail incluant des représentants des OPPNT et en liaison avec les PNT CCD.

Nous venons d'adresser au Directeur Général d'Air France, M. GOURGEON, une lettre en ce sens où nous concluons que « seule une démarche complète, ne laissant rien dans l'ombre et menée en étroite collaboration avec leurs représentants, est susceptible de redonner confiance et sérénité aux Personnels Navigants, très affectés par la disparition de leurs camarades. »

Nous ne doutons pas d'être entendus.

Le Bureau Air France

Flashactu

Le bulletin d'information du Groupe Air France

NUMERO 426 - 7 août 2000

AF 4590 : obsèques des membres de l'Équipage

Mercredi 09 août :

Obsèques de **Virginie le Gouadec**, Chef de Cabine

Lieu : Eglise Notre Dame de Grâce - Rue de l'Annonciation - Paris 16^{ème}

Cérémonie religieuse à 15h00.

Inhumation au cimetière de Passy.

Vous souhaitez vous y rendre : des bus seront mis à disposition au départ de la cité PN CDG à 13h30.

Personnel Navigant, merci de vous présenter en uniforme.

Jeudi 10 août :

Obsèques de **Florence Eyquem-Fournel**, Hôtesse

Lieu : Eglise d'Arcangues (environ 10 km de Biarritz).

Cérémonie religieuse à 10h15.

Vous souhaitez vous y rendre : un allotement de sièges est provisionné sur les vols PAR /BIQ/PAR.

L'inhumation se fera dans la plus stricte intimité (uniquement la famille très proche).

Personnel Navigant, merci de vous présenter impérativement en civil.

Les obsèques d'**Hervé Garcia**, Steward, se dérouleront dans la plus stricte intimité conformément au souhait de la famille.

Pour inscription : Cellule Logistique

01 41 56 38 68

01 41 56 37 75

de 8h00 à 19h00 tous les jours

Témoignages

4 août 2000

A la demande de nombreux salariés, nous publions les hommages rendus lors de cérémonie œcuménique du 28 juillet 2000. Le discours du Président Jean-Cyril Spinetta a déjà été diffusé (flash 419).

Au cours de la cérémonie, Françoise Parent, Agent du planning PNT A320, a interprété un chant en gaélique a capella, "Ave Maria".

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, Chers Collègues, Chers amis,

Vous pouvez imaginer quelles peuvent être ma tristesse, mon émotion de me retrouver devant vous tous, personnel au sol, personnel navigant, tous unis dans ces circonstances si douloureuses.

Les mots seront toujours trop faibles pour exprimer cette douleur car cette épreuve nous a vraiment atteints au plus profond de nos cœurs.

Ce qu'il y a de plus difficile pour le responsable de la sécurité de l'exploitation aérienne que je suis, c'est d'être obligé d'admettre l'inacceptable. Malgré le professionnalisme de tous, cette catastrophe s'est produite. C'est un sentiment de profonde injustice que nous rencontrons face à ce destin, destin qui a rendu possible l'événement pour lequel depuis tant d'années, tous nos efforts, toute notre énergie, tout notre travail, ont été engagés en permanence pour que justement cela n'arrive jamais.

Nous savons tous que dans les métiers que vous représentez ici, le risque zéro n'existe pas, nous en sommes conscients, nous l'avons admis, nos Amis et Collègues disparus, leurs familles le savaient aussi.

Malgré cette réalité, malgré la foi en notre métier, malgré notre engagement pour nos missions respectives nous sommes atteints au plus profond de nous-mêmes et pour certains d'entre vous, dans leur chair.

Christian, Jean, Gilles, Huguette, Anne, Brigitte, Florence, Hervé et Patrick.

Je vous connaissais, tous d'excellents professionnels, des êtres aux qualités humaines remarquables, vous avez été arrachés à la vie, à vos familles, à vos proches, arrachés à nous tous ici de la Compagnie Air France.

Chers Amis disparus, vous resterez toujours présents dans nos cœurs. Nous ne pourrions pas vous oublier.

Je sais que ce que vous attendez de moi, de là où vous êtes désormais, c'est que je remercie en votre nom tous ceux qui dans les minutes qui ont suivi l'accident, ont eu le courage de poursuivre leur mission : de continuer à entretenir nos avions, de les charger, d'accueillir nos passagers, de continuer à assurer les vols.

Merci à vous tous.

Gilbert Rovetto, Directeur général adjoint Opérations aériennes

LE BEL OISEAU A REFUSE LE VOL

A l'heure d'écrire ces lignes, quelques certitudes issues des enregistreurs, mais rien de sûr concernant l'origine des pannes. (Voir le communiqué de presse du B.E.A)

Il est tombé, Concorde le bel oiseau, nous rappelant qu'il était un avion, machine conçue par l'homme, avec ses forces et ses faiblesses.

Les mots sont faibles, voire inutiles pour exprimer notre douleur, nos regrets et l'horreur d'un tel drame. Il nous faut serrer les rangs, essayer de comprendre pourquoi et trouver les remèdes s'ils existent.

Notre expérience d'OMN nous dicte quelques pistes de réflexions et d'actions. Soyons toujours plus vigilants, ne nous laissons pas neutraliser par les contraintes d'horaires, la M.E.L, les certitudes que la mécanique est au service de l'homme.

La pieuvre de la rentabilité et du « tout gestion » sont embusqués partout et frappent aveuglément.

La technique a déjà beaucoup tué sur route, rail, mer et air, elle tuera encore fusse-t-elle légendaire voire mythique. Elle a, dans sa modernité, blessé mortellement notre métier d'OMN et tué un des nôtres le 25 juillet 2000.

Gilles Jardinaud, longtemps délégué du SNOMAC, à qui nous rendons hommage comme à Christian Marty, Jean Marcot et à tout l'équipage PNC.

Le SNOMAC, pour tous les OMN qui ne pouvaient être présents, vous a représentés à la cérémonie du souvenir en l'église de la Madeleine le 27 juillet à 17h30.

En mémoire de l'équipage, des passagers disparus et pour soutenir les familles dans la peine, chacun(e) trouvera face à lui (elle) même la pensée qui convient.

Ici le temps d'une minute de silence et de recueillement pour eux.

Attendons les résultats des expertises en gardant toute la réserve qu'impose un tel événement. Le SNOMAC a demandé la participation de deux OMN à la commission d'enquête instituée par le Ministre des transports.

Tous ensemble continuons d'œuvrer afin de tendre vers le « plus jamais ça ».

Le Conseil du SNOMAC.

Au verso le communiqué de presse du Bureau Enquêtes-Accidents.

Communiqué de presse – Bureau Enquêtes-Accidents

- 1) Le mardi 25 juillet 2000 à 16h44 le Concorde immatriculé F-BTSC et exploité par la compagnie Air France s'est écrasé sur le territoire de la commune de Gonesse (95) peu après son décollage de l'aérodrome de Roissy Charles de Gaulle. L'avion effectuait le vol à la demande AFR 4590 à destination de New York. Les cent passagers, les neuf membres d'équipage et quatre personnes au sol ont été tués.

Dans le cadre de la Loi n° 99-243 du 29 mars 1999, le Bureau Enquêtes-Accidents (BEA) a ouvert une enquête technique afin de déterminer les circonstances et les causes de l'accident et d'en tirer les enseignements pour l'amélioration de la sécurité aérienne. Dans le même cadre, le Ministre de l'Équipement des Transports et du Logement a institué une commission d'enquête. Cette commission assiste le BEA dans sa mission.

Conformément à la pratique internationale et en accord avec la loi française, des enquêteurs britanniques, allemands et américains sont associés à l'enquête technique sous le contrôle du BEA.

Les enquêteurs techniques procèdent, en coordination étroite avec les autorités judiciaires, aux constatations sur le site et à l'examen des débris de l'appareil.

Des groupes de travail ont été constitués et procèdent aux différents travaux d'investigation sur le terrain, dans les laboratoires du BEA et à l'extérieur. Ils devront notamment traiter des domaines suivants : épave, avion, moteurs, entretien, exploitation et performance.

La lecture des enregistreurs de bord est faite, un dépouillement préliminaire de leur contenu est terminé. La validation des données est en cours et leur examen a commencé.

Ce n'est qu'à l'issue du recueil de l'ensemble des données factuelles et de leur intégration qu'une analyse complète des circonstances et des causes de l'accident pourra être faite.

- 2) A ce stade de l'enquête, il est maintenant possible de retenir les éléments suivants.

Pendant le décollage, alors que l'avion a dépassé V1 (vitesse de décision), la tour signale à l'équipage des flammes à l'arrière de l'appareil. On note dans l'enregistrement phonique qu'après la notation, l'équipage annonce une panne du moteur n° 2 et un peu plus tard que le train ne rentre pas.

L'enregistreur de paramètres montre pendant la rotation une décroissance des paramètres du moteur n° 2 jusqu'à son arrêt et une baisse temporaire des paramètres du moteur n° 1. Il indique également que la vitesse ne varie pratiquement pas et que l'altitude ne varie que très peu. L'appareil est en vol depuis un peu moins d'une minute lorsque les paramètres du moteur n° 1 décroissent à nouveau, l'avion s'incline fortement à gauche et s'écrase.

L'épave est répartie sur une surface réduite. Des débris ont été récupérés tout au long de la trajectoire de l'appareil. On a notamment retrouvé des débris de pneus sur la piste.

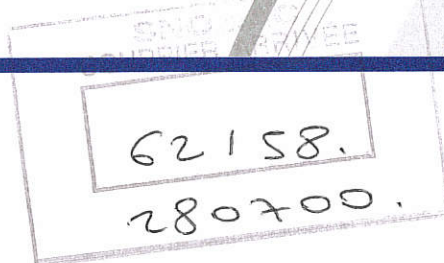
L'enquête est dans sa phase initiale. Un rapport préliminaire sera publié à la fin du mois d'août.

L'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation Civile et la Loi n° 99-243 du 29 mars 1999, stipulent que l'enquête technique a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Flashactu

Le bulletin d'information du Groupe Air France

NUMERO 416 - 27 juillet 2000



Hommage des personnels Air France à leurs collègues disparus

Une cérémonie oecuménique à la mémoire de l'équipage disparu dans l'accident du vol Concorde AF 4590 réunira les personnels de la Compagnie le vendredi 28 juillet à 15 heures en présence du président Jean-Cyril Spinetta.

Cette cérémonie se déroulera au siège de Roissy, à l'extérieur devant l'entrée piétonne (côté RER).

Des bus seront mis en place pour l'acheminement aller et retour des personnels :

- 12 h 45 : Paray-Vieille-Poste, devant l'accueil du Bâtiment Central ;
- 12 h 45 : Orly Ouest, porte G, niveau rez-de-chaussée sur l'esplanade ;
- 12 h 45 : Blanqui, devant les bureaux d'Air France ;
- 13 h 00 : Vilgénis, devant l'entrée du site ;
- 14 h 00 : zone de Fret 1, Bâtiment G1XL, en face AF Cargo ;
- 14 h 00 : Hub, porte A08/D08 ;
- 14 h 00 : direction de la Maintenance CDG, parking 2 intérieur ;
- 14 h 00 : Le Bourget, devant le Bâtiment Building direction Industrielle ;
- 14 h 15 : Servair 1, devant la porte Servair 1, rue des Vignes.

L'accès au parking du siège sera possible sur présentation de la carte professionnelle Air France.



Le Président

	PRESIDENT
	SECRETAIRE
	SECRETAIRE GENERAL

62157 280700

Madame, Mademoiselle, Monsieur,

Face au drame qui a frappé Air France, je sais que nous partageons la même émotion, la même infinie tristesse à l'égard des victimes : nos passagers, alors que notre plus grande fierté est de transporter nos clients dans les meilleures conditions de sécurité ; notre équipage, qui a trouvé la mort au service d'Air France auquel il apportait toute sa passion et tout son professionnalisme.

J'ai pu mesurer l'élan de compassion et de générosité qui s'est manifesté parmi les salariés de la compagnie afin d'accueillir et de soutenir l'ensemble des familles des victimes de cette tragédie.

Dans cette épreuve, je sais pouvoir compter sur vous tous pour témoigner de la cohésion de l'entreprise, unie dans l'adversité et solidaire pour continuer à bâtir l'avenir d'Air France.