

Pour ne pas oublier...

Le 3 janvier 2004, le Boeing 737 SU-ZCF du vol Flash Airlines 604 s'écrasait dans la Mer Rouge faisant 148 victimes.

Flash Airlines était une compagnie aérienne privée égyptienne basée au Caire qui possédait deux Boeing 737 qu'elle utilisait pour des vols charter en Égypte et à destination de la France et d'autres pays européens.

Flash Airlines ne respectait pas la réglementation égyptienne notamment en matière d'entretien des avions et du suivi de la maintenance, de recrutement et de formation des pilotes ou de temps de travail de ses équipages.

L'administration de l'aviation civile égyptienne a prouvé dans ce drame qu'elle avait fait preuve de complaisance envers cette compagnie poubelle*.

Le 27 avril 2002, lors d'un contrôle d'un avion de la compagnie par l'OFAC, l'administration suisse, **11 anomalies** étaient répertoriées dont 6 de niveau 3 et 2 de niveau 2 : documents de navigation manquants, calculs des quantités de carburant nécessaire au vol non établis en fonction des normes internationales, signalisation des sorties de secours hors d'usage, défauts dans l'entretien du train d'atterrissage avant ainsi que d'un réacteur et des commandes de vol. Une constatation de niveau 3 est toujours (devrait toujours être...) une préoccupation majeure pour les Autorités nationales de l'aviation concernées.

Le 11 octobre 2002, au cours d'un nouveau contrôle opéré sur un autre avion, l'OFAC constatait **14 anomalies** répertoriées (7 niveau 3, 2 niveau 2, 5 niveau 1) et bannissait alors les avions de Flash Airlines et en informait tous les pays européens.

On connaît hélas la suite. La DGAC, par manque d'informations ou de rigueur, continue d'autoriser les avions de cette compagnie à se poser sur le territoire français, FRAM affrète un avion de Flash Airlines et le vol 604 a lieu.

N'oublions pas que le 11 février 2004, Michel Wachenheim, alors directeur général de l'aviation civile, a déclaré de façon arrogante devant la Mission d'informations sur la sécurité du transport aérien de voyageurs (rapport n°1717) :

« Les Suisses ont décidé d'interdire cette compagnie. Mais, je le dis clairement, si nous avions fait les mêmes contrôles en France, nous n'aurions pas interdit la compagnie »

et

« Il n'y avait aucune raison objective de ne pas avoir confiance dans l'autorité de l'aviation civile égyptienne »

Après avoir été directeur général de l'aviation civile, Michel Wachenheim a été nommé directeur général de l'IGN le 7 février 2007, puis directeur de cabinet de Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports, en mai 2007. Depuis le 8 avril 2010, il est ambassadeur, représentant permanent de la France au conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal. Il est

chevalier de la Légion d'Honneur, chevalier de l'Ordre National du Mérite, et titulaire de la Médaille de l'Aéronautique.

*

**

*Rappelons au passage que l'inefficacité de l'administration égyptienne dans son obligation de contrôle a été une nouvelle fois démontrée en juillet 2009 à propos d'Egypt Air. Extrait d'un rapport de la Commission Européenne :

Les nombreuses carences en matière de sécurité d'Egypt Air, titulaire d'une licence en Égypte, sont avérées. Elles ont été constatées au cours des 75 inspections au sol menées depuis janvier 2008 principalement par l'Autriche, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et l'Espagne, ainsi que d'autres États de la CEAC, au titre du programme SAFA. La récurrence de ces constats (au total 240 dont 91 de catégorie 2 et 69 de catégorie 3) est préoccupante car elle traduit des insuffisances systémiques en matière de sécurité.

HMC janvier 2011