

“mieux comprendre... Le transport aérien”

Jean Belotti

Editions VARIO - Préface de Gérard FELDZER.

(500 pages, dont un glossaire * 729 renvois en fin d'ouvrage)

— *** —

✈ **Recension de l'éditeur**

✈ **Préface de Gérard Feldzer**

✈ **Premiers témoignages**

✈ **Table des matières détaillée**

— *** —



Qui en sont les acteurs ? Comment ça fonctionne ? Qui sont les responsables ? Les pilotes seraient-ils aussi mauvais que certains le disent, puisque qu'on leur impute 70% des accidents ? Les rapports d'expertises vous cachent-ils la vérité ? Les experts peuvent-ils occulter des informations essentielles pour protéger tel ou tel intervenant ? *Quid* des médias, des juges, des avocats, de l'incompréhensible longueur des expertises ? Quelle considération est accordée aux passagers ?

Pour répondre à ces interrogations, cet ouvrage reproduit un dialogue avec une passagère, au cours d'un long vol. Cela permet une lecture très facile pour tout un chacun, sans aucune connaissance spécifique préalable.

De surcroît, cette présentation correspond mieux à la mise en situation "questions/réponses", habituellement pratiquée lors des nombreuses causeries et conférences données par l'auteur, au fil des ans, en France et à l'étranger.

Ainsi, alors que toute personne peut lire simplement le texte, en imaginant qu'il est à la place de la passagère, les curieux ont la possibilité, chaque fois qu'ils en éprouvent le besoin, de se reporter aux très nombreux renvois présentés en fin d'ouvrage. Il en résulte que cette invitation à embarquer sur ce long vol est destinée :

- à toutes les personnes curieuses de mieux connaître ce monde de l'aviation et de mieux comprendre les concepts de "sécurité aérienne", "accidents", "enquêtes", souvent cités dans notre monde fortement médiatisé ;
- aux étudiants, chercheurs et tous les hommes de l'art dans leur spécialité respective, que sont les experts, avocats, magistrats, futurs pilotes, personnels des organismes concernés, journalistes ;
- aux passagers, trop souvent laissés pour compte.

➔ Comment commander l'ouvrage ?

* Sur Google, l'ouvrage est référencé en première page. Il suffit de taper "transport aérien jean belotti" et de cliquer sur l'item concerné qui ouvre le site des éditions VARIO.

* Ou en cliquant sur le site des éditions VARIO : <http://www.aviation-publications.com/>, qui présente :

- la liste des revendeurs en France et à l'étranger ;
- la table des matières complète, permettant au prospect de se faire une idée plus complète de la teneur de l'ouvrage.

* Pour les demandes de dédicace, l'éditeur ne pouvant y répondre, elles peuvent être adressées à (jean.belotti@gmail.com), avec l'indication de l'adresse postale à laquelle l'ouvrage doit être envoyé.

— *** —

Préface de Gérard FELDZER

Si on me demandait ce qu'est un aviateur ? Je répondrais certainement : « Belotti » !

J'ai eu le grand privilège d'avoir eu comme instructeur et d'avoir été contrôlé en vol à plusieurs reprises par le commandant Jean Belotti, sur Boeing 747.

Il m'a enseigné, comme à beaucoup d'autres, ce qu'étaient les « facteurs humains », alors que l'expression n'existait même pas ! Il avait compris, avant tout le monde, l'importance de cette notion, à tel point qu'elle fait partie intégrante de la formation de tout pilote professionnel d'aujourd'hui.

Il y a eu deux « Jean » à Air France : Jean Mermoz, notre 1^{er} chef pilote qui évoquait cette notion « d'équipage », si bien décrite par Joseph Kessel, et Jean Belotti, autre grande figure de notre aviation, qui en a repris et développé l'essentiel, pour en faire une méthode indispensable à la sécurité : un langage commun, entre tous les personnels navigants techniques, navigants commerciaux et personnels au sol.

Cette « méthode Belotti » basé sur l'écoute, la restitution, l'anticipation est plus que jamais d'actualité, à tel point qu'elle est maintenant enseignée dans d'autres métiers.

Enfin, son goût de transmettre, partager avec les équipages, mais aussi avec les passagers, à fait qu'il a marqué son passage à Air France. Il continue de le faire, aujourd'hui, pour le plus grand bonheur de tous, en écrivant ses ouvrages et ses chroniques.

Nous sommes peu nombreux à avoir été ses disciples, il nous a montré l'exemple et il le fait encore, avec passion et perspicacité. Lire ses analyses, écouter ses discours, rire de son humour qui cache une modestie sans pareil est un vaccin contre l'indolence.

L'auteur nous annonce "qu'étant en dernier virage de la vie", ce sera son dernier livre consacré à l'aviation ! Je suis d'accord sur le dernier virage, mais la finale risque d'être longue - en tous les cas nous le souhaitons tous -, et une remise de gaz, connaissant le commandant, n'est pas à exclure ! Bonne lecture dans ce livre complet ou tout est expliqué de la poussière de volcan qui paralyse le ciel européen, jusqu'au futur bug informatique qui rejoindra le bug financier. Nous expliquer simplement que la complexité du transport aérien, technologiquement, financièrement, humainement, n'est que le reflet ou l'anticipation du fonctionnement de notre société. Un véritable laboratoire dont nos gouvernants feraient bien de s'inspirer.

Merci à « Jean l'aviateur », un pionnier, qui porte une vision d'avenir.

Gérard FELDZER

Commandant de Bord

Administrateur et ancien directeur du Musée de l'air et de l'espace

Président honoraire de l'Aéro-club de France

Membre de l'Académie de l'Air et de l'Espace

Conseiller régional de l'île de France, président du Comité régional du tourisme

Chroniqueur sur France info

— *** —

PREMIERS TÉMOIGNAGES

→ de Michel POLACCO (Secrétaire Général de l'Information du Groupe Radio France. Spécialiste Aéronautique-Espace-Défense) : *“Ouvrage, comme d'habitude, bien documenté, par un connaisseur, très pédagogique. Bravo !”*, et sur son site (<http://www.polacco.fr>) : *“Un document utile et passionnant par un homme toujours passionnant et passionné. Merci Jean”*.

→ des premiers lecteurs :

- *“Quelle mine d'information que ce nouveau pavé”*.
- *“Je recommanderai votre ouvrage à tous mes amis qui me harcèlent, à chaque rencontre, de questions sur l'aviation”*.
- *“Merci pour ce livre complet que je garde à portée de la main”*.
- *“Vous relevez, indéniablement, le niveau "culturel aéronautique", par votre expérience, votre culture, votre objectivité et votre passion qui perdure”*.
- *“Merci pour cet ouvrage complet et instructif”*.
- *“Avec cet ouvrage très pédagogique, vous faites œuvre de "service aéronautique”*.
- *“La valeur de votre ouvrage est primordiale, surtout pour tous ceux qui ne peuvent bénéficier d'analyses de cette qualité”*.
- *“Votre ouvrage est vraiment complet et dense. Bravo !”*.
- *“Quelle mine d'information que ce nouveau pavé”*.
- *“Je recommanderai votre ouvrage à tous mes amis qui me harcèlent, à chaque rencontre, de questions sur l'aviation”*.
- *“Merci pour ce livre complet que je garde à portée de la main”*.
- *“Bravo pour la qualité de vos écrits, et la profondeur de vos analyses”*.
- *“Je souhaite vous dire mon intérêt et mon admiration pour la qualité de vos commentaires et analyses”*.
- *“Votre livre nous est précieux, outil parfait pour répondre facilement aux questions que l'on nous pose toujours”*.
- *“Je ne laisse jamais passer les ouvrages de référence”*.
- *“Je navigue dans votre dernier livre à la recherche de ce que je n'ai que peu ou pas appris au cours de mes années... J'aime beaucoup votre style clair, précis et cette volonté de renseigner, d'enseigner comme si toute votre expérience était un long livre ouvert aux autres. C'est un beau travail d'une grande générosité. Je vous suis donc très reconnaissant pour tout ce que vous avez pris la peine d'écrire sur toutes les composantes de ce métier que j'ai vu, de près et de loin, mais toujours avec passion. En un mot, je revis, pas à pas et grâce à vous, mes belles années”*.
- *“Je vous réitère mes remerciements pour la qualité et la pertinence de vos chroniques et des riches ouvrages publiés régulièrement sur le transport aérien et ses divers aspects. Je mesure l'importance des efforts que vous déployez pour permettre à vos lecteurs, quel que soit leur niveau, de bien comprendre les mécanismes de fonctionnement de ce secteur, ô combien complexe, et je vous souhaite beaucoup de courage (ce dont, par ailleurs, vous ne manquez pas) et surtout une longue vie pour le grand plaisir de vos fidèles lecteurs”*.

— *** —

TABLE DES MATIÈRES

→ Retrouvailles	- 1 --
→ Interview	- 3 --
→ Le monde de l'aviation.....	- 8 --
→ Le système de l'Aviation Civile	- 8 --
→ Les participants	- 12 --
* <i>Les Pouvoirs Publics</i>	- 12 --
* <i>La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile)</i>	- 13 --
* <i>Les industriels de l'aéronautique</i>	- 14 --
** <i>Organisation et objectifs</i>	- 14 --
** <i>Concorde</i>	- 25 --
** <i>L'A380</i>	- 27 --
** <i>Le moteurs alimentés avec de l'huile végétale</i>	- 30 --
* <i>Les compagnies aériennes</i>	- 31 --
** <i>L'identité des compagnies</i>	- 31 --
** <i>Les grandes fonctions</i>	- 34 --
*** <i>La prévision</i>	- 34 --
*** <i>Les investissements</i>	- 35 --
*** <i>La maintenance</i>	- 35 --
*** <i>L'Exploitation</i>	- 36 --
*** <i>Les Escales</i>	- 36 --
*** <i>Les Opérations Aériennes</i>	- 38 --
* <i>Place sur les marchés</i>	- 39 --
** <i>L'Offre et la Demande</i>	- 39 --
** <i>Les tarifs</i>	- 39 --
** <i>La diversification</i>	- 40 --
*** <i>Les Charters</i>	- 40 --
*** <i>Le Fret</i>	- 40 --
* <i>Les aéroports</i>	- 42 --
** <i>Leurs statuts</i>	- 42 --
** <i>Les nuisances</i>	- 45 --
** <i>La congestion des aéroports</i>	- 46 --
** <i>Les investissements</i>	- 47 --
** <i>Les perturbations dues à de fortes chutes de neige</i>	- 48 --
** <i>L'informatisation</i>	- 51 --
** <i>Les retards</i>	- 52 --
** <i>Réaction des passagers</i>	- 52 --
** <i>Aéroport de Roissy</i>	- 54 --
*** <i>Critiques de l'aéroport</i>	- 54 --
*** <i>Collisions au sol</i>	- 55 --
*** <i>Conclusion relative aux aéroports</i>	- 56 --
** <i>Un troisième aéroport parisien</i>	- 56 --
* <i>La sûreté</i>	- 58 --
** <i>L'attentat du 11 septembre 2001</i>	- 59 --
** <i>Origine des détournements d'avion</i>	- 60 --
** <i>Suggestion d'armer les pilotes</i>	- 62 --
** <i>Les contrôles sur les aéroports</i>	- 66 --
*** <i>Les différents contrôles</i>	- 66 --
*** <i>Conclusion relatives aux contrôles sur les aéroports</i>	- 69 --
* <i>La circulation aérienne</i>	- 73 --
** <i>Les contrôleurs de la navigation aérienne</i>	- 73 --
*** <i>Le couple "pilote-contrôleur"</i>	- 75 --
*** <i>Conséquences de l'encombrement des routes du ciel</i>	- 77 --
** <i>Les télécommunications aéronautiques</i>	- 77 --

** <i>L'exploitation</i>	- 78 --
** <i>L'entretien des stations</i>	- 78 --
** <i>Congestion du trafic aérien</i>	- 78 --
** <i>Remèdes à la congestion des voies aériennes</i>	- 80 --
*** <i>Remèdes au niveau français</i>	- 80 --
*** <i>Remèdes au niveau européen</i>	- 80 --
*** <i>Remèdes au niveau africain</i>	- 81 --
*** <i>Remèdes au niveau mondial</i>	- 81 --
** <i>Les systèmes anticollision</i>	- 81 --
→ Les passagers	- 83 --
* <i>Bien préparer son voyage</i>	- 83 --
* <i>Faut-il avoir peur en avion ?</i>	- 85 --
** <i>Les turbulences</i>	- 87 --
** <i>Le "jetstream"</i>	- 87 --
** <i>Les rayonnement cosmique</i>	- 89 --
* <i>Le syndrome des passagers</i>	- 90 --
* <i>La santé des passagers</i>	- 93 --
* <i>Les droits et devoirs des passagers</i>	- 95 --
** <i>Les droits</i>	- 95 --
** <i>Les devoirs</i>	- 99 --
* <i>Les taxes imposées aux passagers</i>	- 102 --
* <i>Le phénomènes observables</i>	- 103 --
** <i>Les traînées blanches dans le ciel</i>	- 103 --
** <i>Les aurores boréales</i>	- 104 --
** <i>Les Feux de Saint-Elme</i>	- 104 --
** <i>Le rayon vert</i>	- 104 --
→ Évolution du marché du transport aérien	- 105 --
* <i>La "deregulation américaine"</i>	- 105 --
** <i>Le concept de "deregulation"</i>	- 105 --
** <i>La situation avant 1978</i>	- 105 --
* <i>Les effets de la "deregulation"</i>	- 107 --
** <i>Sur la structure de l'industrie</i>	- 107 --
** <i>Sur les nouveaux arrivants</i>	- 108 --
** <i>Sur la structure des réseaux</i>	- 108 --
** <i>Sur les tarifs</i>	- 108 --
** <i>Sur la demande</i>	- 109 --
** <i>Sur la circulation aérienne</i>	- 110 --
** <i>Sur la maintenance</i>	- 111 --
** <i>Sur la formation des équipages</i>	- 111 --
** <i>Sur les personnels au sol</i>	- 111 --
** <i>Sur la sécurité</i>	- 112 --
** <i>Sur les traversées océaniques avec des bi-moteurs</i>	- 114 --
** <i>Bilan des effets de la "deregulation"</i>	- 116 --
* <i>Influence sur l'évolution du marché</i>	- 117 --
** <i>La concurrence</i>	- 117 --
** <i>La coopération</i>	- 119 --
** <i>La "globalisation"</i>	- 120 --
** <i>Concurrence-coopération</i>	- 120 --
** <i>Les parts de marché</i>	- 122 --
*** <i>Le marché final</i>	- 123 --
*** <i>Le marché européen</i>	- 124 --
** <i>Les disparitions de compagnies</i>	- 125 --
* <i>Influence sur le comportement des compagnies</i>	- 128 --
** <i>Influence sur la stratégie des compagnies</i>	- 128 --
*** <i>Les "Systèmes Informatisés de Réservation" (SIR)</i>	- 128 --
*** <i>Les "Hubs and spokes"</i>	- 129 --
*** <i>"Frequent Flyers"</i>	- 129 --
*** <i>L' "Airline Yield Management"</i>	- 130 --
* <i>Influence de la "deregulation" sur la gestion des compagnies</i>	- 130 --
** <i>Les affrètements</i>	- 130 --

** <u>Les "délocalisations"</u>	- 133 --
** <u>La politique du personnel</u>	- 135 --
** <u>Les privatisations des compagnies aériennes</u>	- 136 --
** <u>Les difficultés financières</u>	- 142 --
** <u>Lancement de plans conjoncturels d'assainissement</u>	- 144 --
** <u>Le financement des flottes</u>	- 145 --
* <u>Influence sur les institutions de l'Europe</u>	- 146 --
** <u>Phases initiales de l'implantation de la "deregulation"</u>	- 146 --
** <u>Deuxième phase de l'implantation de la "deregulation" (1990)</u>	- 147 --
** <u>La construction de l'Europe économique se précise</u>	- 149 --
** <u>Troisième phase de l'implantation de la "deregulation" (1991)</u>	- 151 --
** <u>Prise d'effet du "troisième paquet"</u>	- 152 --
* <u>Évolution des tarifs</u>	- 152 --
* <u>Les postulats de la "deregulation"</u>	- 154 --
* <u>Les hyper-groupes</u>	- 155 --
* <u>Les compagnies "low-cost"</u>	- 159 --
** <u>Naissance des "low-cost"</u>	- 160 --
** <u>Les low-cost européennes</u>	- 162 --
→ <u>L'avenir du transport aérien</u>	- 163 --
* <u>La comparaison de deux systèmes</u>	- 163 --
** <u>Avant la "deregulation"</u>	- 163 --
** <u>Après la "deregulation"</u>	- 164 --
* <u>L'Europe Communautaire</u>	- 165 --
* <u>La concurrence</u>	- 165 --
** <u>La concurrence franco-française</u>	- 165 --
** <u>La concurrence au sein de la Communauté</u>	- 166 --
** <u>La concurrence asiatique</u>	- 167 --
** <u>La concurrence américaine</u>	- 167 --
* <u>Les stratégies des compagnies</u>	- 168 --
* <u>Conclusion</u>	- 168 --
** <u>Constance de la pression américaine</u>	- 168 --
** <u>Harmonisation européenne non réalisée</u>	- 169 --
** <u>Rejet de l'ultra-libéralisme et re-réglementation</u>	- 170 --
** <u>Sagesse des européens</u>	- 172 --
** <u>Émergence d'un marché de "concurrence-coopération"</u>	- 172 --
** <u>Consensus social</u>	- 173 --
** <u>Objectif final</u>	- 173 --
** <u>Relever le défi</u>	- 173 --
→ <u>Les équipages</u>	- 175 --
* <u>Le Personnel Navigant Technique</u>	- 175 --
** <u>Les pilotes de ligne</u>	- 175 --
** <u>Les pilotes d'hélicoptères</u>	- 176 --
** <u>Les mécaniciens</u>	- 177 --
*** <u>Disparition du mécanicien navigant</u>	- 177 --
*** <u>Les mécaniciens au sol</u>	- 178 --
* <u>Constitution et composition de l'équipage pilotes</u>	- 179 --
* <u>Le Personnel Navigant Commercial</u>	- 179 --
→ <u>Comment devient-on pilote ?</u>	- 181 --
* <u>Conditions d'accès au métier de pilote</u>	- 182 --
* <u>Le Recrutement</u>	- 182 --
→ <u>La formation des pilotes</u>	- 184 --
* <u>Former les pilotes d'aujourd'hui et de demain</u>	- 184 --
** <u>Composition de l'équipage à deux pilotes</u>	- 184 --
** <u>Contenu de la formation</u>	- 186 --
*** <u>Le droit aérien</u>	- 188 --
*** <u>L'informatique</u>	- 189 --
*** <u>La gestion</u>	- 189 --
*** <u>La communication</u>	- 190 --
** <u>La première "qualification de type"</u>	- 191 --
** <u>Conclusion sur le contenu de la formation</u>	- 192 --

** <i>Qualification de type dans la compagnie</i>	- 195 --
→ Les conditions de travail des pilotes	- 197 --
* <i>La santé</i>	- 197 --
* <i>La fatigue</i>	- 198 --
** <i>Facteurs à l'origine de la fatigue</i>	- 199 --
** <i>Les effets de la fatigue</i>	- 204 --
** <i>Les études</i>	- 205 --
** <i>Elargissement des limitations de temps de vol</i>	- 207 --
** <i>Conclusion sur la fatigue</i>	- 211 --
→ Les besoins en pilotes	- 211 --
* <i>Conséquences en cas d'excès de pilotes</i>	- 212 --
* <i>Conséquences en cas de manque de pilotes</i>	- 212 --
* <i>Conséquences dans les deux cas</i>	- 213 --
* <i>Recherche de solutions</i>	- 213 --
** <i>Solutions en cas de pénurie de pilotes</i>	- 214 --
** <i>Solutions en cas d'excès de pilotes</i>	- 216 --
** <i>Mise en oeuvre des projets</i>	- 218 --
→ Spécificités des pilotes	- 218 --
* <i>Différents rôles des pilotes</i>	- 218 --
* <i>La productivité des pilotes</i>	- 227 --
* <i>Les coûts des équipages</i>	- 228 --
* <i>Les salaires</i>	- 228 --
* <i>L'âge de la retraite</i>	- 233 --
→ Le vol	- 234 --
* <i>Le déroulement d'un vol</i>	- 234 --
* <i>La conduite du vol</i>	- 241 --
→ Les Textes	- 244 --
* <i>Textes internationaux</i>	- 244 --
* <i>Textes européens</i>	- 246 --
** <i>Les textes concernant l'aviation</i>	- 246 --
*** <i>Les JAA ("Joint Aviation Authorities")</i>	- 246 --
*** <i>Les JAR ("Joint Airworthiness Requirements")</i>	- 247 --
*** <i>Les Directives</i>	- 248 --
* <i>Textes français</i>	- 248 --
→ Le régime de responsabilité en droit aérien	- 249 --
* <i>Le contrat de transport</i>	- 249 --
** <i>La surréservation (surbooking)</i>	- 250 --
** <i>Les phases de transport</i>	- 252 --
* <i>Limites de responsabilité du transporteur</i>	- 253 --
* <i>L'assurance en responsabilité</i>	- 254 --
* <i>Responsabilité pénale des personnes morales et privées</i>	- 255 --
* <i>Responsabilité du Commandant de bord</i>	- 256 --
** <i>Le droit aérien</i>	- 256 --
** <i>Le droit public</i>	- 257 --
** <i>Le droit privé</i>	- 257 --
** <i>Le droit international</i>	- 257 --
* <i>Le statut juridique du Commandant de bord</i>	- 258 --
** <i>Les natures juridiques du Commandant de bord</i>	- 258 --
** <i>Ses principales fonctions</i>	- 258 --
* <i>Les responsabilités juridiques du Commandant de bord</i>	- 260 --
** <i>Responsabilité disciplinaire</i>	- 260 --
** <i>Responsabilité pénale</i>	- 261 --
** <i>Responsabilité civile</i>	- 261 --
* <i>Les participants et la justice</i>	- 262 --
** <i>Les constructeurs et la justice</i>	- 262 --
** <i>Les compagnies et la justice</i>	- 264 --
→ Les accidents aériens	- 265 --
* <i>Les conséquences d'un accident</i>	- 265 --
* <i>L'annonce de l'accident</i>	- 271 --

* <i>Les différents experts</i>	- 272 --
* <i>Les causes des accidents</i>	- 273 --
** <u>Les causes endogènes</u>	- 274 --
*** L'erreur	- 274 --
*** L'inhibition	- 276 --
*** L'illusion	- 276 --
*** L'incapacité en vol	- 276 --
*** Autres causes	- 277 --
*** Conditions de travail et fatigue	- 277 --
*** Le stress	- 278 --
*** Le "Hurry up syndrome"	- 279 --
*** La perte de contrôle en vol	- 280 --
** <u>Les causes exogènes</u>	- 280 --
*** Les causes mécaniques	- 280 --
*** La défaillance ou l'insuffisance des infrastructures	- 280 --
*** Le sous-équipement	- 281 --
*** Les dysfonctionnements de la circulation aérienne	- 281 --
*** Les défauts de maintenance	- 281 --
*** Les mauvaises conditions météorologiques	- 281 --
*** Le risque aviaire	- 283 --
*** Les nuages volcaniques	- 284 --
*** Collisions et missiles	- 286 --
*** Collisions au sol	- 288 --
*** L'ancienneté des avions	- 288 --
** <u>Les causes avant le vol</u>	- 290 --
** <u>Les causes inconnues</u>	- 290 --
** <u>Les accidents évités</u>	- 291 --
** <u>La suppression des pilotes</u>	- 295 --
*** La suppression de tous les pilotes	- 295 --
*** La suppression d'un des deux pilotes	- 296 --
** <u>Les séries d'accidents</u>	- 297 --
* <i>Coût des accidents pour les assureurs</i>	- 297 --
* <i>Conclusion relative aux causes des accidents</i>	- 297 --
* <i>Vers une compagnie idéale</i>	- 298 --
➔ <i>Les enquêtes accidents aériens</i>	- 299 --
* <i>Sur les lieux de l'écrasement</i>	- 299 --
* <i>Les boîtes noires</i>	- 301 --
* <i>Les deux principales enquêtes</i>	- 303 --
** <u>L'enquête administrative</u>	- 303 --
*** Prise en compte des "recommandations"	- 304 --
*** Le concept d'indépendance	- 305 --
*** Prise en compte du rapport technique par la justice	- 308 --
** <u>L'enquête judiciaire</u>	- 308 --
➔ <i>Les enquêtes hors la France</i>	- 309 --
➔ <i>La sécurité du transport aérien</i>	- 312 --
* <i>Statistiques des accidents</i>	- 314 --
** <u>Historique des statistiques</u>	- 315 --
** <u>Indicateurs du niveau de sécurité</u>	- 316 --
*** Indicateur "accidents"	- 316 --
*** Indicateur "incidents"	- 316 --
*** Indicateur "pré-incidents"	- 317 --
** <u>Indicateurs du niveau de performance du système</u>	- 317 --
** <u>Classement des accidents par catégories</u>	- 319 --
* <i>Sécurité prévisionnelle</i>	- 319 --
** <u>Difficulté de la prévision</u>	- 319 --
** <u>Actions en vue améliorer la sécurité</u>	- 320 --
*** Le "Service de sécurité et d'analyse des vols"	- 322 --
*** Gestion du risque aérien	- 322 --
*** Retour d'expérience	- 323 --
*** Les canaux de retour d'expérience	- 323 --

* <i>L'étude des dangers et des risques</i>	- 324 --
** <i>Le principe de précaution</i>	- 325 --
** <i>La sécurité : préoccupation permanente</i>	- 330 --
*** <i>Préoccupation internationale</i>	- 330 --
*** <i>Préoccupation nationale</i>	- 331 --
* <i>Le contrôle des compagnies aériennes</i>	- 333 --
** <i>Liste bleue de la labélisation des charters</i>	- 335 --
→ Les experts judiciaires	- 342 --
* <i>Rôle de l'expert judiciaire</i>	- 343 --
** <i>Bons ou mauvais experts ?</i>	- 345 --
* <i>Nombre d'experts</i>	- 347 --
* <i>Nature des relations entre magistrats et experts</i>	- 350 --
* <i>Ambivalences de l'expert judiciaire</i>	- 351 --
* <i>Travaux de l'expert</i>	- 353 --
* <i>Démarche de l'expert</i>	- 354 --
* <i>Prise en compte du rapport technique par les experts judiciaires</i>	- 354 --
* <i>Le rapport final de l'expert judiciaire</i>	- 357 --
** <i>Contenu du rapport des experts judiciaires</i>	- 357 --
** <i>L'interprétation des causes de l'accident par la Justice</i>	- 361 --
*** <i>L'erreur et la faute</i>	- 361 --
*** <i>Exigence d'un lien de causalité</i>	- 362 --
** <i>Proposition de nouveaux concepts</i>	- 365 --
** <i>Autres catégories d'enquêtes</i>	- 367 --
*** <i>L'Expertise civile</i>	- 367 --
*** <i>Le délit de mise en danger d'autrui</i>	- 368 --
* <i>Critiques à l'encontre des experts</i>	- 368 --
*** <i>Situations particulières</i>	- 369 --
→ Les magistrats	- 371 --
* <i>Le déroulement de l'enquête</i>	- 371 --
* <i>Une formation spécifique</i>	- 371 --
* <i>Longueur des expertises</i>	- 372 --
** <i>Bons ou mauvais juges ?</i>	- 373 --
→ Les avocats	- 375 --
→ Les syndicats	- 377 --
* <i>Leurs organisations</i>	- 377 --
* <i>Difficile de se faire entendre</i>	- 378 --
* <i>Participation des syndicats aux enquêtes</i>	- 384 --
* <i>Refus de pilotes américains de se syndiquer</i>	- 391 --
→ Relations avec les médias	- 392 --
* <i>Les médias</i>	- 392 --
* <i>Les Autorités Administratives et les médias</i>	- 394 --
* <i>La Justice et les médias</i>	- 395 --
* <i>Les Parties Civiles et les médias</i>	- 395 --
** <i>Les associations de défense des familles des victimes</i>	- 395 --
** <i>Les "mis en examen"</i>	- 396 --
** <i>Les défenseurs</i>	- 397 --
** <i>Les experts judiciaires</i>	- 398 --
** <i>Conclusion relative aux médias</i>	- 398 --
→ Fin du voyage	- 399 --
→ Glossaire	- 400 --
→ Renvois en fin de document	- 423 --

— *** —