



Patrick Anspach

Vertaling:
Bruno Ceuppens
en Pedro Buyse

PERS EN LUCHTVAART: HET MOEILIJK HUWELIJK

De schrijver van dit artikel, ons VTB lid Patrick Anspach, is sinds 2010 ook lid van de Franse "Académie de l'Air et de l'Espace". Einde 2019 werd hij vast aangesteld, maar zijn benoemingstoespraak werd

ver-daagd wegens de sanitaire maatregelen. Dit jaar, op 11 februari, werd die uiteindelijk uitgesproken ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de Academie.

Zoals mijn collega en vriend Guy Viselé het vermeldde bij mijn benoeming einde 2019, ben ik heel jong in de kookpot gevallen. Ten tijde van mijn geboorte was mijn vader vertegenwoordiger van Sabena: eerst in Maastricht (we vlogen elk weekend heen en terug naar Brussel met de S-55 helikopters van het bedrijf) en vervolgens in Luxemburg. De luchthaven van Luxemburg, Findel, was mijn



PRESSE ET AVIATION : LE MARIAGE DIFFICILE

L'auteur de cet article est notre membre VTB Patrick Anspach, également membre en France de l'Académie de l'Air et de l'Espace depuis 2010. Fin 2019, il a été titularisé, mais son discours de réception a été retar-

dé en raison des événements sanitaires. Finalement, il a été prononcé le 11 février dernier, à l'occasion de l'Assemblée générale de l'Académie.

Comme mon confrère et ami Guy Viselé l'avait mentionné lors de ma titularisation fin 2019, je suis tombé dans la marmite très jeune. À ma naissance, mon père était représentant de la Sabena à Maastricht (et on faisait l'aller-retour sur Bruxelles tous les week-ends avec les hélicoptères S-55 de la compagnie), puis à Luxembourg. Si bien que l'aéroport de Luxembourg-Findel était mon terrain de

Presse et aviation

speelsterrein. Ik reed mee met de bagage op de karretjes en ik sliep in de zetels van vliegtuigen op doorvlucht. Op een of andere manier moet dat sporen nagelaten hebben, want ik kende de namen van de vliegtuigen, zelfs militaire, vooraleer te kunnen lezen.

De luchtvaart is altijd al mijn passie geweest, maar journalistiek was mijn roeping. Sinds 46 jaar heb ik beiden kunnen verzoenen, wat misschien het recept is voor geluk.

Hoewel, wanneer men een deskundige is, bovendien erkend door radio en televisie, kan men niet anders dan klagen over wat confraters schrijven. En het gaat van kwaad naar erger. Toen ik begon bij het economisch dagblad L'Echo de la Bourse (vandaag L'Echo, niet te verwarren met het Franse Les Echos), waren er bij de verschillende redacties journalisten die gespecialiseerd waren in luchtvaart.

Stilaan werden ze samengebracht onder de rubriek "Transport" en moesten ze ook over trein, auto, fiets, boten e.a. schrijven. In dergelijke context is het moeilijk een specialiteit te behouden, ook omdat de sector luchtvaart heel ruim is: constructeurs, maatschappijen, toelevering, luchthavens, behandeling, en daarbovenop piloten, juristen, het medisch aspect en nog meer; de lijst is lang. Ik heb standgehouden, maar ik had het voordeel vanaf het begin onafhankelijk te zijn en dat is nog steeds het geval.

Daar komen de gieren

Journalisten die er iets van kennen zijn een ware troef voor een redactie. Maar men moet op hen beroep willen doen. Want als er een crash gebeurt, is het niet aan hen dat men de berichtgeving toevertrouwt, maar dikwijls aan de gieren van de algemene berichtgeving die de sensatie opzoeken en de onmiddellijk beschikbare informatie.

Mijn meest kwetsende ervaring was de vlucht 371 Boekarest-Brussel van Tarom op 31 maart 1995. De Belgische journalisten (van de algemene berichtgeving dus) vernamen heel vlug dat de A310 van de Roemeense maatschappij na het opstijgen in Boekarest was neergestort. Onmiddellijk haastten ze zich naar de luchthaven van Brussel om de families van de slachtoffers te filmen op het ogenblik dat ze het drama zouden vernemen. De luchthaven was niet voorbereid om degenen die de reizigers opwachtten, te isoleren. Uiteraard waren het dezelfde journalisten die 's avonds verslag uitbrachten terwijl men aan de "specialisten" de oorzaak van het ongeluk vroeg. Natuurlijk. Ik walgde van mijn confraters en heb die dag elke medewerking geweigerd.

Een deskundige kan nooit alles onmiddellijk uitleggen. Gewoonlijk formuleer ik slechts hypotheses, ik zeg dat men op het vinden en het ontcijferen van de zwarte dozen moet wachten, dat dit meerdere maanden kan vergen, dat men

jeu. On me transportait avec les bagages sur les chariots et je dormais dans des sièges d'avion en escale. D'une certaine manière, ça a dû me marquer, parce que je connaissais le nom des avions, même militaires, avant de savoir lire.

Ma passion a toujours été l'aviation, mais ma vocation était le journalisme. Depuis maintenant 46 ans, j'ai pu concilier les deux, ce qui est peut-être la recette du bonheur.

Quoique, lorsqu'on devient un spécialiste, qui plus est reconnu par journaux et télévisions, on ne peut que se lamenter de ce qu'écrivent des confrères. Et ça se dégrade de plus en plus. Quand je suis entré au journal économique L'Echo de la Bourse (aujourd'hui L'Echo, à ne pas confondre avec l'équivalent français Les Echos), il y avait, dans les différentes rédactions, des journalistes spécialisés en aviation.

Petit à petit, ils ont été agglomérés dans les rubriques « Transports », devant aussi parler des trains, des voitures, des vélos, des péniches et j'en passe. Difficile, dans ce contexte de garder une spécialité, déjà que le secteur de l'aviation est vaste entre constructeurs, compagnies, équipementiers, aéroports, manutention, sans compter les pilotes, les juristes, le médical, j'en oublie, la liste est longue. Moi, j'ai tenu le coup, mais j'avais l'avantage d'être indépendant depuis les débuts et encore aujourd'hui.

Arrivent les vautours

Avoir des journalistes qui s'y connaissent dans une rédaction, c'est un atout. Encore faut-il qu'on fasse appel à eux. Car, lorsqu'arrive un crash, ce n'est pas à eux que l'on confie les reportages, mais, souvent, à des vautours de l'information générale qui cherchent du sanglant et des informations immédiates.

L'expérience qui m'a le plus meurtri est celle du vol 371 Bucarest-Bruxelles de la Tarom le 31 mars 1995. Les journalistes belges (de l'information générale, donc) avaient appris très vite que l'A310 de la compagnie roumaine s'était écrasé peu après le décollage de Bucarest. Du coup, ils se sont précipités à l'aéroport de Bruxelles pour filmer les familles des victimes quand elles apprendraient le drame. L'aéroport n'avait pas été préparé pour isoler discrètement ceux qui attendaient les voyageurs. Evidemment, ce sont les mêmes journalistes qui ont assuré les reportages en soirée, tandis qu'on demandait aux « spécialistes » la cause de l'accident.

Evidemment. Dégoûté par mes confrères, j'ai refusé ce jour-là toute sollicitation.

Tout vouloir expliquer tout de suite est impossible pour un spécialiste. Généralement, je ne formule que des hypothèses, je dis qu'il faut attendre qu'on retrouve les boîtes noires et leur décryptage, que ça peut prendre plusieurs mois,

Het duurt soms meerdere maanden vooraleer de zwarte dozen hun geheimen prijs geven. Dit is niet naar de zin van de mainstream pers.

Les boîtes noires mettent souvent plusieurs mois à révéler leurs secrets, ce qui ne plaît pas à la presse grand public.



moet vermijden haastige gevolgtrekkingen te maken, dat men niet systematisch de fout bij de bemanningen (die er niet meer zijn om zich te verdedigen) moet leggen en zo meer. Maar op radio of televisie, ben ik niet meer interessant. "Als de meest dramatische hypothese het grootste effect heeft, publiceer ze dan" om een beroemde uitspraak te parafraseren¹.

Begin juni 2009 word ik bij de Belgische radio (RTBF) uitgenodigd voor een debat over de recente verdwijning van AF447 boven de Zuid-Atlantische oceaan. Het wrak is nog niet teruggevonden, men weet nog niets. Ik heb tegenover mij een Franse journalist die mordicus beweert dat de Airbus A330 neergeschoten is door een geleid tuig. En hij vermeldt andere voorbeelden in de geschiedenis van luchtvaartongevallen en de argumenten waarom dit de enige mogelijke uitleg is.

Vandaag weet iedereen dat dit niet het geval was. Maar zoals de leider van het debat na afloop zei: "de antenنتijd werd overschreden, want hij was welbespraakt en het was pittig".

De wereld van 'hot news'

Men bevindt zich dus in het gezelschap van pseudo-deskundigen met alle schijn van echte experten die verwarde hypothesen propageren, alleen om zich te laten gelden. Nog erger is dat die complottheorieën vlugger ingang vinden omdat "zij die het weten" sneller zijn dan "zij die het nog niet weten". Ik zou niet graag willen werken voor onderzoekorganen zoals het BEA in Frankrijk, want het moet vreselijk frustrerend zijn te horen hoe niet-deskundigen hun mening kunnen spuien terwijl zij ervan beschuldigd worden "de waarheid te willen verbergen".

In deze context is de opkomst van de spontane volks-tribunalen, de sociale media, een catastrofe voor de luchtvaart en niet alleen voor haar. Voortaan hebben we

1. "Men is hier in het Westen. Als de legende sterker is dan de werkelijkheid, publiceert men de legende!" (The man who killed Liberty Valance)

qu'il faut se garder de conclusions hâtives, de ne pas jeter systématiquement la faute sur les équipages de maîtrise (qui ne sont plus là pour se défendre) et j'en passe. Mais du coup, sur les antennes de radio ou télévision, je ne suis pas intéressant. « Quand l'hypothèse la plus dramatique est la plus porteuse, publions-la » pour paraphraser une formule célèbre¹.

Début juin 2009, je suis invité à un débat à la radio belge (RTBF) sur la disparition récente de l'AF447 dans l'Atlantique Sud. On n'a pas encore retrouvé l'épave, donc on ne sait rien. Mais j'ai, en duplex, un journaliste français qui soutient mordicus que l'Airbus A330 a été abattu par un missile. Et il donne d'autres exemples dans l'histoire des accidents aériens et les raisons pour lesquelles, cela ne peut être que la seule raison.

Comme chacun le sait aujourd'hui, ce n'était pas le cas. Mais comme me le disait le meneur de débat à l'issue de celui-ci : « Il a eu plus de temps d'antenne parce qu'il parlait bien et que c'était du croustillant ».

Le monde de l'immédiateté

On se retrouve donc avec des pseudo-spécialistes qui ont toutes les apparences des vrais et qui instillent des théories fumeuses dans les esprits, juste pour se valoriser. Ce qui est d'autant plus malheureux est que les thèses complotistes se développent d'autant plus vite que « ceux qui savent » sont plus rapides que « ceux qui ne savent pas encore ». Je n'aimerais pas travailler pour les organismes d'enquêtes, comme le BEA en France, car cela doit être terriblement frustrant de voir les ignorants s'exprimer et surtout se voir accusé de « vouloir cacher la vérité ».

Dans ce contexte, l'arrivée des tribunaux populaires immédiats que sont les réseaux sociaux est une catastrophe pour l'aviation et pas seulement. Nous avons désormais des mil-

1. On est dans l'Ouest, ici. Quand la légende dépasse la réalité, alors on publie la légende ! » (« L'Homme qui tua Liberty Valance »)



Bij een vliegongeval wil het publiek - dus ook de pers - onmiddellijk alles weten. Helaas is dat niet altijd het geval, met als gevolg de verspreiding van heel wat onzinnigheden.

Lors d'un crash d'avion, le public - et donc la presse - veut savoir tout et tout de suite. Malheureusement, cela ne se passe pas comme ça, d'où des divagations de toutes sortes .

miljoenen experts in luchtveiligheid en "hoe grover, hoe meer het geslikt wordt". Zij die, zoals ik, twijfelen, trachten te verifiëren, zich informeren, ingewijden consulteren, zijn automatisch verdacht. Verdacht van de waarheid te willen verbergen om constructeurs, maatschappijen, piloten, onderaannemers en zo meer, te willen beschermen.

Het formidabelste voorbeeld, in negatieve zin, was MH370, de Boeing 777 die verdween, men weet niet waar. Of toch, volgens mij zijn er die het weten. Maar ik ga me niet zelf aan samenzweringstheorieën bezondigen. Elke dag kreeg men een andere piste voorgeschoteld en men belde mij op om commentaar te geven over, bijvoorbeeld, de hypothese van een zelfmoordvlucht naar het eiland Diego Garcia. Maar wat wilt u dat ik zeg? Inderdaad, had ik gewild dat men over mij sprak, was de verleiding daar. Maar men moet ernstig blijven.

En de burgerzin?

De journalistieke regels zijn overal dezelfde, in alle domeinen. Men onderzoekt de gekregen informatie, men beperkt zich niet tot de lobby's, de persmededelingen, de druk van vrienden. Dat is wat geloofwaardigheid geeft aan journalisten van de oude garde met goed gevulde adresboekjes. Maar men verwijt mij ook niet alles te zeggen wat ik weet. Dat klopt, maar dat is hoe men de hechte banden smeedt die onmisbaar zijn in de journalistiek.

In 1990 begint de voorbereiding van de eerste Golfoorlog. Hij start op 16 januari 1991 met luchtaanvallen, onder meer met Franse Jaguars. Al een jaar eerder hebben de VS de steun van België, net als van het Frankrijk van Mitterrand (wat voor beide landen in 2003 niet meer het geval is). Ik was toen voorzitter van de Aviation Press Club van België en bereidde, samen met de voorzitter van de Vereniging van Piloten een persconferentie voor over de situatie bij Sabena: de voorzitter gaat vervangen worden, de financiën zijn niet goed, enz....

Terloops vertelt hij mij dat de DC-10 van Sabena wapens en militair materiaal vervoeren naar Saudi-Arabië ter voorbereiding van de aanval. Wel te verstaan is de informatie

lions d'experts en sécurité aérienne et « plus c'est gros, mieux ça passe ». Ceux qui, comme moi, doutent, essayent de vérifier, se renseignent, appellent des acteurs du secteur, sont automatiquement suspects. Suspects de vouloir cacher la vérité pour protéger constructeurs, compagnies, pilotes, sous-traitants, j'en passe.

L'exemple le plus formidable – dans le sens triste du terme – a été le MH370, ce Boeing 777 qui a disparu on ne sait où. Enfin, à mon avis, certains doivent savoir, mais je ne vais pas plonger dans le même travers complotiste. Tous les jours, on a eu droit à une autre piste et on me téléphonait pour commenter, par exemple, l'hypothèse de la mission-suicide sur l'île de Diego Garcia. Mais que voulez-vous que je dise ? C'est vrai que si je voulais qu'on parle de moi, la perche était là. Mais il faut rester sérieux.

Et le civisme ?

Les règles journalistiques sont les mêmes quels que soient les secteurs abordés. On vérifie les informations reçues, on ne se limite pas aux lobbys, aux communiqués de presse, aux pressions amicales. C'est cela qui apporte de la crédibilité à de vieux journalistes aux carnets d'adresses bien remplis. Mais on me reproche aussi de ne pas dire tout ce que je sais. C'est vrai et c'est comme ça qu'on tisse des liens solides, indispensables pour faire du journalisme.

En 1990, se prépare la première guerre du Golfe. Elle débutera le 16 janvier 1991, avec des raids aériens, dont des Jaguar français. Mais, un an plus tôt, la Belgique soutient les États-Unis, comme la France de François Mitterrand (ce ne sera plus le cas pour les deux pays en 2003). À l'époque, je suis président de l'Aviation Press Club en Belgique et je prépare, avec le président de l'association des pilotes une conférence de presse sur la situation à la Sabena : on va changer de président, les finances ne sont pas bonnes, etc.

Incidentement, il me révèle que des DC-10 de la Sabena transportent des armes et du matériel militaire vers l'Arabie Saoudite, en préparation de l'attaque. Bien entendu, l'information est ultraconfidentielle. N'importe quel ennemi

Pers en luchtvaart

ultra confidentieel. Eender welke vijand die deze informatie zou vernemen, zou een aanslag kunnen beramen tegen een Sabena toestel waar ook ter wereld.

De persconferentie heeft plaats en in de vertrouwelijke sfeer ervan laat de voorzitter van de Vereniging van Piloten zich een zinnetje ontglippen over de Saoedische operaties. Een collega van de Vlaamse televisie vindt dat “de bevolking dit moet weten”. Catastrofe. De voorzitter bekijkt mij, onthutst: wat nu? Ervan uitgaand dat er een algemeen embargo geldt, spoor ik de leden van het APC aan over dit punt te zwijgen. Maar de Vlaamse confrater weigert.

Ik keer naar huis en bel de voorzitter van Sabena die de situatie begrijpt. Op zijn beurt belt hij de Premier die contact opneemt met de Vlaamse televisie. Het wordt niet uitgezonden. Ik heb er natuurlijk een vijand bij. Maar ik meen dat de veiligheid van de bemanningen, het vertrouwen dat ze in de pers hebben en wat men burgerzin noemt, zwaarder doorwegen dan een goede informatie die men vlug vergeten zal zijn, enkele rancuneuze terroristen uitgezonderd.

Het concept van “just culture” dat het cockpitpersoneel van justitie verwacht, moet ook voor de pers gelden. Het is gemakkelijk, vanuit zijn luie zetel, te verkondigen dat die of die piloot bij het landen een fout heeft begaan met een slippartij en een overrun als gevolg. Alleen maar omdat de arme donder aan een journalist heeft toevertrouwd dat hij die dag, met de sneeuw en de wind, had moeten uitwijken naar een andere bestemming? Een hoofding in de pers is dikwijls een zwaardere veroordeling dan een gerechtelijke. Maar zijn er vandaag nog journalisten die menselijk reageren?

De ecologische mode

Ik zou veel voorbeelden van vooroordelen kunnen aanhalen die opduiken in de pers aangaande de luchtvaart, maar ik zal mij tot één enkel beperken: de ecologie. Telkens wanneer het thema wordt aangehaald in de openbare pers is de luchtvaart de vijand. Ondanks de bevestiging dat de luchtvaart slechts 2 à 4% van de CO₂ uitstoot vertegenwoordigt, alle argumenten vallen in dovemans oren. In de debatten op televisie of in de kolommen van mijn krant, vermeld ik dikwijls dat de trein vervuilender is dan men denkt.

In België en in Frankrijk prijst men de subsidiëring van de spoorwegen aan om met het vliegtuig te kunnen concurreren. Maar deze is al gesubsidieerd en niet een klein beetje! In België bedraagt de jaarlijkse dotatie van de Staat aan de NMBS niet minder dan 2,8 miljard euro. Hetzij 7,67 miljoen euro per dag! En men overweegt nog bijkomende investeringen van 35 miljard² van nu tot 2031, hetzij 3,5 miljard per jaar of bijna 10 miljoen per dag.

2. Interview met de Minister van Verkeer op 22 november 2019 in “La Libre”.

qui aurait vent de cette information pourrait fomenter un attentat sur un avion de la Sabena n'importe où dans le monde.

La conférence de presse a lieu et le président de l'association des pilotes, en climat de confiance, lâche un bout de phrase sur les opérations saoudiennes. Un confrère de la télévision flamande estime que « la population doit savoir ». C'est la catastrophe. Le président me regarde affolé : que faire ? Prenant sur moi que l'embargo est généralisé, j'exhorte les membres de l'APC à se taire sur ce point, mais le confrère flamand refuse.

Je rentre chez moi, je téléphone au président de la Sabena qui comprend la situation. Lui-même appelle le Premier ministre qui appelle la télévision flamande. Rien n'est passé. Evidemment, je me suis fait un ennemi. Mais je crois aussi que la sécurité des équipages, la confiance qu'ils ont dans la presse et ce qu'on peut appeler le civisme vaut beaucoup plus qu'une bonne information qu'on aura vite oubliée, sauf quelques terroristes rancuniers.

Le concept de « *Just Culture* » que le personnel navigant de maîtrise préconise envers la justice doit s'appliquer aussi à la presse. C'est facile, dans son fauteuil, de dire que tel pilote a fait une faute à l'atterrissage entraînant le dérapage et un overrun. Simplement, parce que le pauvre homme a confié à un journaliste que ce jour-là, dans la neige et le vent, il aurait dû se dérouter ? Un titre dans la presse est souvent une condamnation plus grave qu'en justice. Mais y a-t-il encore des journalistes qui réagissent humainement ?

La mode Écolo

Je pourrais ajouter plusieurs exemples de préjugés qui fleurissent dans la presse à propos de l'aviation, mais je vais me limiter à un dernier : l'écologie. Chaque fois que le thème est abordé dans la presse grand public, l'avion est l'ennemi. On a beau dire qu'il ne représente que 2 à 4% des émissions de CO₂, ça ne sert à rien. Dans les débats télévisés ou dans les colonnes de mon journal, je rappelle souvent que le train est plus polluant qu'on le croit.

En Belgique et en France, on prône des subventions pour le chemin de fer pour pouvoir concurrencer l'avion. Mais il est déjà subventionné et pas un peu ! En Belgique, la dotation annuelle de l'État à la SNCB est de 2,8 milliards d'euros. Soit 7,67 millions d'euros par jour ! Et on envisage encore des investissements de 35 milliard² d'ici à 2031, soit 3,5 milliards par an ou presque 10 millions par jour.

Et l'aviation ? Tous les investissements sont consentis par les cellulistes, les motoristes et les compagnies. Elles

2. Interview du ministre de la Mobilité le 22 novembre 2019 dans « La Libre ».



© Air France / KLM

De druk van de Eco-lobby is zodanig dat de maatschappijen zich verplicht zien om hun milieu-inspanningen te aficheren. Nochtans trachten ze sinds vijftig jaar met alle mogelijke middelen het verbruik te verminderen.

En de luchtvaart? Investerings zijn afkomstig van structuurbouwers, motorbouwers en maatschappijen. Zij dienen ook, bijkomend aan de luchtvaartvergoedingen voor de infrastructuur, de veiligheid in de luchthavens te betalen. Daarbovenop komen de ecotaksen waarvan men niet weet waarvoor ze dienen.

Dit alles om de trein te bevoordelen die drie uur nodig heeft om van Brussel naar Luxemburg te gaan (230 km), 7 uur naar Berlijn en 11 uur naar Kopenhagen. In de luchtvaart verminderde het kerosineverbruik sinds 2011 met 22%. En de trein, hoe functioneert die? Van waar komt de elektriciteit? Uit kernenergie? In België wil men deze afschaffen; men zal dus de gasturbines terug opstarten. En het railnetwerk over gans het gebied, is dit geen mooie ecologische afdrak? Vraag eens aan de omwonenden van de spoorwegen wat zij denken van de geluidspollutie... Met vier kilometer startbaan brengt een vliegtuig u naar gans de wereld: vier kilometer rails brengen u nergens heen!

Wat doen?

Spijtig genoeg meen ik dat het luchttransport zich onvoldoende verweert. De kortzichtige ecologisten en de spoorwegmaatschappijen profiteren hiervan om te laten geloven dat het spoor ecologisch is en schieten als geen ander op de luchtvaart. Op een dag sprak ik hierover met Michael O'Leary, de huidige president van de Ryanair groep. Ik vroeg hem:

Le lobby Écolo est tellement puissant que les compagnies se sentent obligées d'afficher leurs efforts environnementaux, alors que, depuis cinquante ans, elles cherchent tous les moyens de réduire sa consommation.

doivent aussi payer la sécurité dans les aéroports, en plus des redevances aériennes pour les infrastructures. En plus, on ajoute ça et là des écotaxes, dont on ne sait pas à quoi elles servent.

Tout ça pour favoriser le train qui met trois heures pour aller de Bruxelles à Luxembourg (230 km), 7 heures pour aller à Berlin et 11 heures pour aller à Copenhague ? La consommation de kérosène a diminué de 22% depuis 2011 dans l'aérien. Et le train, il fonctionne comment ? D'où vient son électricité ? Du nucléaire ? En Belgique, on veut le supprimer ; on relancera donc les usines à gaz. Et son réseau de rails sur tous les territoires, n'est-ce pas une belle empreinte écologique ? Et demandez aux riverains des voies de chemins de fer ce qu'ils pensent de la pollution sonore... Avec quatre kilomètres de piste, un avion vous emmène dans le monde entier ; avec quatre kilomètres de rails, il ne vous emmène nulle part !

Que faire ?

Malheureusement, je trouve que le transport aérien se défend à fleurets mouchetés. Les écologistes ignorants et les sociétés de chemins de fer en profitent pour faire croire que le rail est écolo et tapent à qui mieux mieux sur l'aviation. Un jour, j'en discutais avec Michael O'Leary, actuel président du groupe Ryanair. Je lui ai dit : « Mais qu'attendez-vous pour vous défendre ? Tapez leur dessus comme ils le font

“Maar waarop wachten jullie om de luchtvaart te verdedigen? Val hen aan zoals zij dat met jullie doen! Draai hun argumenten om!” En deze duivelse man, die in normale tijden niet verlegen is voor een gespierde uitspraak, antwoordde mij: “Nee Patrick, zo zijn we niet. In de luchtvaart zijn wij gentlemen.” Dit te horen van een O’Leary heeft mij overtuigd dat de weg lang zal zijn om het publiek te overtuigen.

Nochtans zijn er interessante initiatieven geweest. Zo nam de IATA, in het begin van deze eeuw (2001 en 2002), het initiatief om het programma ATSI (*Air Transport Safety Information Project*) te starten. Het opzet was om de grote hoofdsteden aan te doen, er de verantwoordelijken van de voornaamste media bijeen te brengen en hen de geheimen, de termijnen en de moeilijkheden van de onderzoeken van vliegtuigongevallen uit te leggen.

Waren uitgenodigd, verantwoordelijken voor onderzoeken, administratie, maatschappijen en... luchtvaartverslaggevers. Daar was ik bij, net zoals Pierre Sparaco, maar ik had niet mogen zeggen dat ik Duits sprak, zodat men mij naar Duitsland stuurde. Anderen gingen naar Japan of naar de Verenigde Staten. Maar het zij zo, het was voor het goede doel. Bij discussies met mijn confraters die ook waren uitgenodigd kwamen wij tot dezelfde besluiten. Wij hadden onze gesprekpartners overtuigd.

Ja, maar! De strijd leek op voorhand verloren aangezien de journalisten die de algemene informatie behandelen regelmatig wisselen. En indien de ene geleerd had om zich niet te overhaasten had zijn opvolger daar geen boodschap aan. Tijdens de crash van de Concorde op 25 juli 2000, met Duitse welgestelden die zich naar de Caraïben begaven, had een krant het gebrek aan takt om de namen van alle passagiers en hun woonplaats te onthullen, zodanig dat schaamteloze gangsters ervan konden profiteren om hun bezittingen in Duitsland te plunderen. Dank u wel pers!

In mijn kolommen herhaal ik regelmatig dat Ryanair of EasyJet, ondanks de billijkheid van hun tarieven geen gevaarlijker maatschappijen zijn dan andere, omdat zij nieuwe en goed onderhouden vliegtuigen hebben en meer bepaald grote reputatieschade riskeren bij ongeval. Desondanks dacht een vers benoemde Belgische (Ecolo) Minister van Transport er goed aan te doen zich naar het vliegveld van Brussel te begeven om er Virgin Express te hekelen, het gebrekkig onderhoud, het probleem van de lage kosten maatschappijen... waarom? Voor een klapband bij de landing. Wat betreft het onderhoud, dit was verzekerd door Sabena.

De wereld kennen

Dergelijke voorbeelden heb ik in overvloed en ik besef dat de strijd (zeer) moeilijk is. Ik ben verontwaardigd vast te stellen dat sommigen zich verheugen over de pandemie van

avec vous ! Retournez leur leurs arguments ! » Et ce diable d’homme qui, en temps normal, n’en est pas à une vacherie près m’a répondu : « Non, Patrick, nous ne sommes pas comme ça. En aviation, nous sommes des gentlemen. » Entendre ça d’un O’Leary m’a convaincu que la route sera longue pour convaincre le public.

Et pourtant, il y a eu des initiatives intéressantes. Ainsi au début de ce siècle (2001 et 2002), l’IATA avait pris l’initiative de lancer son programme ATSI (*Air Transport Safety Information Project*). L’idée était de circuler dans les grandes capitales, de réunir les responsables des principaux médias et de leur expliquer les arcanes, les délais et les écueils des enquêtes sur les accidents d’avions.

Étaient sollicités des responsables d’enquêtes, d’administrations, de compagnie et... des journalistes aéronautiques. J’étais du nombre, comme Pierre Sparaco, mais j’avais eu le tort de dire que je parlais allemand, si bien qu’on m’a envoyé en Allemagne. D’autres sont allés au Japon ou aux États-Unis. Mais soit, c’était pour la bonne cause. En discutant avec mes confrères également sollicités, nous arrivions à la même conclusion. Nous avons convaincu nos interlocuteurs.

Oui mais ! Le combat paraît perdu d’avance car les journalistes qui traitent de l’information générale changent régulièrement. Et si l’un a appris à ne pas se précipiter, son successeur n’en aura cure. Lors du crash du Concorde le 25 juillet 2000, avec des Allemands fortunés qui se rendaient dans les Caraïbes, un journal avait eu le tact de dévoiler tous les noms des passagers et leurs lieux de résidence, à telle enseigne que des gangsters indignes en ont profité pour dévaliser leurs propriétés en Allemagne. Merci la presse !

Je répète régulièrement dans mes colonnes que Ryanair ou EasyJet ne sont pas des compagnies plus dangereuses que d’autres en raison de la modicité de leurs tarifs, parce qu’elles ont des avions neufs et bien entretenus, précisément parce qu’elles risquent gros en réputation en cas d’accident. Malgré cela, une ministre belge (Écolo) fraîchement arrivée en 1999 au poste de ministre des Transports a cru bon se rendre à l’aéroport de Bruxelles pour fustiger Virgin Express, sa maintenance déficiente, le problème des compagnies à bas coût et tout ça pour quoi ? Pour un pneu éclaté à l’atterrissage. Quant à la maintenance, elle était assurée par la Sabena.

Connaître le monde

Des exemples de ce genre, j’en ai à profusion et je mesure que le combat est (très) difficile. Je suis indigné de constater que certains se sont réjouis de la pandémie de 2020 (et qui se poursuit au moment de la présentation de ce discours...) car cela veut dire « moins d’avions en l’air ». Mais les mêmes se réjouissent quand même que des avions cargo peuvent leur livrer leurs précieux vaccins.

Journalisten nemen soms de “Low-Costs” op de korrel omdat ze denken dat deze de vliegveiligheidsregels niet toepassen. Echter, het is juist het omgekeerde; zij hebben de meest moderne vloot ter wereld.



2020 (die op het moment van de publicatie van dit artikel nog steeds reisbeperkingen oplegt) omdat dit wil zeggen “minder vliegtuigen in de lucht”. Maar die zelfden verheugen zich toch dat cargo vliegtuigen hen de kostbare vaccins kunnen leveren.

Tot besluit deel ik u mijn credo mee. De luchtvaart is een vredesfactor in de wereld. Hoe meer men reist, des te minder hebben we vooroordelen en deze bezoeken aan “anderen” in het buitenland zouden zeer vroeg in de opvoeding van de kinderen moeten komen. Zij zouden begrijpen dat het leven moeilijker is elders, maar dat de glimlach en de spelletjes dezelfde blijven.

Wanneer in 1883 de Krakatoa vulkaan ten oosten van Java uitbarstte duurde het weken vooraleer we in Europa hiervan waren ingelicht. We bleven compleet onwetend, behalve wellicht in Nederland, het koloniaal moederland. Tijdens de tsunami van 26 december 2004 aan de kust van Phuket (Thailand) daarentegen werd men in real time geïnformeerd, met beeld en al. En de vloed aan solidariteit was wereldwijd. Waarom? Omdat het vliegtuig Thailand dichter bracht bij de andere continenten. Indien men er niet zelf was geweest kende men zeker iemand die de vriendelijkheid van de Thaise bevolking en de pracht van het landschap had verhaald.

Zodoende waren de pers en de luchtvaart op dat ogenblik onrechtstreekse partners voor het goede doel. Maar ik vrees dat dit een uitzondering is. De pers leert ons wat er gebeurt in de wereld, maar het vliegtuig leert ons de wereld kennen en vooral zijn inwoners. De twee zouden moeten kunnen gepaard gaan. Het is een werk van formaat waaraan ik af en toe een steentje bijdraag. Een heel kleintje.

Patrick Anspach
11 februari 2021

Parce qu'elles pratiquent des tarifs bas, les « low-costs » sont souvent la cible de journalistes qui croient qu'elles font l'impasse sur la sécurité. Or c'est tout le contraire et elles ont les flottes les plus modernes du monde.

En conclusion, je vais vous dire mon credo. L'aviation est un facteur de paix dans le monde. Plus on voyage, moins on a de préjugés et ces visites des « autres » à l'étranger devraient débiter très tôt dans l'éducation des enfants. Ils comprendraient que la vie est plus difficile ailleurs, mais que les sourires et les jeux restent les mêmes.

Quand l'éruption du volcan Krakatoa a eu lieu en août 1883 à l'est de Java, on a mis des semaines pour en être informés en Europe. Dans l'indifférence totale, sauf probablement du côté des Néerlandais, dont c'était une colonie. En revanche, lors du tsunami du 26 décembre 2004 au large de Phuket (Thaïlande), on en a été informé en temps réel, images à l'appui. Et l'élan de solidarité a été mondial. Pourquoi ? Parce que l'avion a rapproché la Thaïlande des autres continents. Si on n'y avait pas été soi-même, on connaissait sûrement quelqu'un qui avait relaté la gentillesse de la population thaï et la beauté des paysages.

Comme quoi, la presse et l'aviation furent à cet instant des partenaires indirects pour la bonne cause. Mais c'est une exception, je le crains. La presse apprend ce qui se passe dans le monde, mais l'avion apprend à connaître le monde et surtout ses habitants. Les deux devraient pouvoir naviguer de concert. C'est un vaste chantier auquel j'apporte de temps en temps une petite brique. Une toute petite.

Patrick Anspach
11 février 2021

Those were the days

Uittreksel uit «la Conquête de l'Air»,
officieel tijdschrift van de Belgische Aéroclub
van 01 januari 1924.

Sabena werd opgericht op 23 mei 1923 en reeds in 1924 werden verschillende trajecten vanuit Brussel naar Amsterdam, Rotterdam en Londen aangeboden.

Te noteren dat de verbinding Brussel-Londen niet doorging tijdens de winter.

De kostprijs voor een enkel traject Brussel-Parijs was 150 BF (ca. € 3,75 nvdr), heen-en-terug 275 BF (ca. € 6,85 nvdr). Elke passagier kon 15 kg bagage meenemen.

De passagiers werden één uur voor het vertrek opgepikt aan hun hotel in het centrum van Brussel. *(Het inschepen gebeurde dus praktisch onmiddellijk na aankomst op het vliegveld).*

Ook werden de passagiers erop gewezen dat de vliegtuigen gesloten waren en dat het niet nodig was om speciale kledij te dragen maar toch werd aanbevolen om zich tijdens de winter warmer aan te kleden.

De pakketten met bestemming Frankrijk moesten, indien de vervoerde waarde meer dan 100 BF (ca. € 2,50 nvdr) bedroeg, een certificaat van oorsprong dragen, afgestempeld door het Franse consulaat.

Extrait de la Conquête de l'Air,
bulletin officiel de l'Aéro-Club de Belgique
du 1^{er} janvier 1924

La Sabena a été fondée le 23 mai 1923, et dès 1924, elle proposait déjà dès son lancement, plusieurs lignes aériennes au départ de Bruxelles vers Paris, Amsterdam, Rotterdam et Londres.

À noter que durant la période d'hiver, la ligne Bruxelles-Londres était suspendue.

Un trajet simple Bruxelles-Paris coûtait 150 FrB (ca. 3,75 € ndlr), l'aller-retour s'élevait à 275 FrB (ca. 6,85 € ndlr). Le passager pouvait emporter avec lui, 15 kg de bagages.

Les passagers étaient pris une heure avant le départ à leur hôtel au centre de Bruxelles *(autant dire que l'embarquement était quasi immédiat, dès l'arrivée à la plaine d'aviation).*

On précisait aussi aux voyageurs que les avions étaient fermés et qu'il n'était pas nécessaire de s'équiper de vêtements spéciaux, mais il était quand même recommandé de s'habiller plus chaudement en hiver.

Pour les colis à destination de la France, si la valeur transportée dépassait 100 FrB (ca. 2,50 € ndlr), il devaient être accompagnés d'un certificat d'origine qui devait être visé par le consulat français.

