

AF 447: Air France recommande la patience

Il y aura 2 ans, le 1er juin, que le vol Rio Paris AF 447 s'est abîmé en mer. Si la note du Bureau Enquête et Analyse publiée vendredi semble confirmer la thèse d'une erreur de pilotage, la compagnie recommande d'attendre d'en savoir plus au lieu de tirer des conclusions sur des informations trop parcellaires.

Après les premières analyses des boîtes noires et pour couper court aux rumeurs, le BEA, le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile a décidé de publier vendredi de nouveaux éléments pour détailler le déroulement du vol AF 447 de l'Airbus A330-203 qui s'est abîmé en mer le 1er juin 2009. Son communiqué indique qu'au moment de l'événement, les deux copilotes étaient en place dans le poste de pilotage et le commandant de bord en repos.

A partir de 2 h 10 min 05, alors que l'appareil attaque une zone « *ou ça devrait bouger un peu plus* », le pilote automatique puis l'auto-poussée se désengagent et l'un des pilotes annonce « *j'ai les commandes* ». Moins d'une minute plus tard, son collègue tente plusieurs fois de rappeler le commandant de bord. Ce dernier est revenu dans le poste de pilotage environ 1 min 30 après le désengagement du pilote automatique.

« Vers 2 h 11 min 40, le commandant de bord rentre dans le poste de pilotage. Dans les secondes qui suivent, toutes les vitesses enregistrées deviennent invalides et l'alarme de décrochage s'arrête », indique le rapport.

Puis à 2 h 12 min 02, le pilote dit « je n'ai plus aucune indication », et son collègue « on n'a aucune indication qui soit valable ».

Après des actions simultanées des deux pilotes sur les mini-manches, « les enregistrements s'arrêtent à 2 h 14 min 28. Les dernières valeurs enregistrées sont une vitesse verticale de - 10 912 pieds / min ».

Dans la foulée, Air France a publié son propre communiqué et sa propre lecture des éléments ainsi révélés:

"Cette description des faits se substitue aux hypothèses émises depuis deux ans. Il apparaît que l'équipage en fonction a suivi l'évolution météorologique et a effectué un écart de route, que la panne des sondes de vitesse est l'événement initial qui entraîne la déconnexion du pilote automatique et la perte des protections de pilotage associées, que l'avion décroche à haute altitude. Il apparaît également que le commandant de bord a rapidement interrompu son repos pour rejoindre le poste de pilotage. L'équipage, rassemblant les compétences des trois pilotes, a fait preuve de professionnalisme, engagé jusqu'au bout dans la conduite du vol et Air France souhaite leur rendre hommage.

Les données recueillies doivent à présent être analysées. C'est au terme de ce travail complexe, qui exige sérénité et rigueur, que le BEA devrait établir l'enchaînement des causes qui a conduit à la catastrophe.

D'ores et déjà, on peut constater que les autorités, le constructeur et la compagnie, ont pris des mesures de nature à éviter la répétition d'un tel accident.

Air France souhaite que tous aient la patience d'attendre le rapport intermédiaire que le BEA publiera dans quelques semaines accompagné sans doute de recommandations complémentaires. La sécurité du transport aérien mondial en sortira plus forte".

Ville & Aéroport

31 05 2011