

## **Crash du vol AF447**

### **le BEA reçoit les associations de familles**

Le Bureau d'Enquête et Analyses (BEA) recevra mardi des associations représentant les familles de victimes du crash du vol Air France entre Rio de Janeiro et Paris, afin de faire le point sur la mise en œuvre des mesures recommandées suite à l'enquête.

La rencontre de ce 15 octobre 2013 avec des associations française, allemande et brésilienne vise à en savoir plus sur les conséquences tirées de l'accident de juin 2009, quand l'Airbus A330-200 de la compagnie nationale française s'était abîmé en plein océan Atlantique, causant la mort de 228 passagers et membres d'équipages. Dans un communiqué, l'association française dit vouloir faire le pont «sur la mise en œuvre des recommandations émises par le BEA pour améliorer la sécurité aérienne à la suite de cet accident », tout en ajoutant que « leurs attentes ne se limitent pas simplement à ces recommandations qu'elles estiment justifiées, mais incomplètes ».

Les familles se demandent notamment «pourquoi la modification de la chaîne de dégivrage, de toute évidence à l'origine des gels des tubes pitot, n'a pas été analysée par le BEA, malgré une forte recrudescence d'incidents de ce genre durant l'année qui a précédé le crash, alors que quatre compagnies aériennes ont sollicité les autorités et le constructeur pour leur apporter des solutions. Une solution alternative proviendra de l'AESA, mais il faudra attendre la mort de 228 innocents avant qu'enfin l'AESA (Autorité chargée de la sécurité aérienne pour l'Europe) intervienne pour exiger le remplacement des sondes Thalès de type AA. Ne sommes-nous pas en droit de nous interroger sur ce qu'ils ont tous fait pendant un an, à part attendre un crash prévisible ? »

De même, les associations « s'interrogent sur l'incidence de l'informatique dans ce crash, plus particulièrement sur l'affichage de très nombreuses fausses informations sur le comportement des systèmes de l'avion. L'Académie de l'Air et de l'Espace considère dans son rapport de juin dernier que les informations présentées aux pilotes doivent impérativement être fiables et pertinentes. Pourquoi cette recommandation fort judicieuse a-t-elle attendu l'accident de l'AF447 pour voir le jour ? Ce n'est pourtant pas la première fois qu'on fait le constat que l'informatisation à outrance des avions peut s'avérer périlleuse dans de telles situations ! »

Le communiqué poursuit : « il convient également de s'interroger sur l'incidence de la sous-estimation du niveau de gravité du danger (pression Airbus ?) par l'AESA concernant l'évaluation du risque de perte des vitesses et donc sur l'absence d'enquête du BEA avant le crash ; la FAA (équivalent aux USA) considère depuis 2007 et encore en 2013 pour sa part que celle-ci représente un danger immédiat de perte de l'aéronef et de ses occupants. L'autorité Européenne attendrait-elle que le procès de l'AF447 ait eu lieu pour enfin considérer à leur juste valeur les conséquences de la perte des vitesses !? »

Enfin, les associations continuent d'exiger que le BEA « devienne un organisme indépendant du gouvernement afin d'éliminer le risque de pressions politiques dont les effets ressortent sans ambiguïté d'une analyse attentive du rapport définitif du BEA de l'AF447. Alors, à quand un Bureau d'Enquêtes et d'Analyses qui, à l'instar du NTSB aux USA, se préoccupe exclusivement de sa mission en matière de sécurité de l'aviation et de ses usagers, et se tient debout face aux groupes de pressions des industriels et aux autres intérêts particuliers ? Les associations de l'AF447 attendent donc beaucoup de cette rencontre, et pas seulement un simple suivi de recommandations édulcorées pour arranger les professionnels de l'aéronautique ! »

Rappelons qu'Air France et Airbus sont mis en examen pour homicides involontaires depuis 2011. La justice poursuit son enquête sur d'éventuelles responsabilités pénales. L'expertise judiciaire avait conclu à un faisceau d'erreurs humaines, défaillances techniques et procédures inadaptées, le crash se produisant en outre par mauvais temps.

Air Journal, le 15/10/13  
Par François Duclos