

Enquête de l'AF447, nos attentes après une succession de fuites et de la communication orientée

Force est de constater que nous assistons depuis cette catastrophe à de bien curieuses fuites de provenances diverses, certaines sous contrôle, d'autres plus diffuses. Elles ont permis ainsi à des consciences peu scrupuleuses d'orienter la communication dans les médias.



Ces quelques dates clefs permettent de mieux resituer les événements qui seront traités dans cet article :

- 1^{er} juin 2009 : crash de l'AF447
- 2^{ème} trimestre 2010 : 3^{ème} phase de recherche en mer de l'avion
- Mars/avril 2011 : 4^{ème} phase de recherche durant laquelle l'avion est retrouvé à une quinzaine de kilomètres au nord de LKP (dernière localisation de l'avion)

Informations puis démentis, hypothèses fantaisistes, pathétiques et même parfois délirantes se sont succédé après le crash.

Dès le premier jour de la disparition de l'AF447, la théorie d'un foudroiement de l'avion a été largement diffusée dans les médias, repris même sans aucune retenue par certains édiles de l'aviation. Ce n'était que le début d'une surenchère sans limites.



Le 02 juin, la presse nous informait que l'armée brésilienne avait récupéré...un siège en bois ! S'agissait-il de l'avion de Mermoz disparu dans le Pot Au Noir tout comme l'AF447 ?

Nous avons pu également apprécié comme il se doit la thèse des essais de missiles dans l'Atlantique sud.

Fin juin 2009, le BEA nous a affirmé lors d'une rencontre au ministère des transports, que les messages de maintenance transmis par l'avion (ACARS), ne permettraient pas de comprendre les raisons de l'accident. Cette affirmation aussi brutale que choquante invitait à penser que tout le monde n'avait pas intérêt à la connaissance de la vérité.

D'ailleurs, les ACARS ont permis à la cellule technique* de l'association d'identifier non seulement les causes du crash, mais également de déterminer dès le mois de septembre 2009 le décrochage de l'A330 à 02h11 ainsi que la localisation précise de l'avion (à proximité des débris 11.9).

Faute de nous avoir écoutés, on ne retrouvera finalement celui-ci qu'un an et demi plus tard.

Quelques métaphores douteuses avaient appuyé nos doutes sur une réelle volonté de retrouver l'avion :

- « *On cherche une aiguille dans les Alpes en pleine nuit avec une petite lampe torche* »

Juin 2009 -BEA

- « *On cherche une boîte à chaussure au milieu de Paris* »

6 mai 2010 –Marine Nationale

Et bien d'autres petites phrases de ce genre qui prêteraient à sourire dans des circonstances moins dramatiques...

** Notre cellule technique s'est créée en septembre 2009 lors de la première assemblée générale de l'association. Elle est constituée de membres de familles de l'association, ainsi que de nombreux experts (secteurs maritime, aéronautique, etc.). Nous sommes tous animés par la volonté commune de connaître la véritable vérité sur l'AF447 et de contribuer activement à l'amélioration de la sécurité aérienne pour qu'un tel accident ne reproduise pas.*

La Marine Nationale avait diffusé l'information trop rapidement

La Marine Nationale affirma lors de la 3^{ème} phase de recherche avoir localisé les enregistreurs après avoir travaillé sur les enregistrements réalisés durant l'été 2009. Mais la satisfaction et l'euphorie de cette découverte firent place bien vite à la désillusion. La zone localisée au fil des heures et des jours s'étendait de plus en plus, rendant l'information de moins en moins crédible. Plusieurs mois plus tard, nous avons appris que les experts avaient entendu les « pings » enregistrés lors d'une phase précédente de recherche et diffusés dans la salle adjacente. Cela avait parasité leur écoute.

Le BEA avait été plutôt réservé sur tout cet emballement.

Jean-Pierre OTELLI, un « pilote » frustré ?

Comment expliquer également que le CVR (enregistrement des voix dans le cockpit) ait été mis à disposition de Jean-Pierre OTELLI dont on connaît depuis de longue date la tendance à « charger » les pilotes dans ses ouvrages ?

De plus, Jean-Pierre OTELLI dans le reportage diffusé lors de l'émission « Pièces à conviction » du 14 mars 2012 s'autorise à donner des leçons sur la voltige et l'organisation à tenir dans un cockpit.



L'habit ne fait pas le moine : les raybans et le blouson d'aviateur ne font pas nécessairement le pilote ; cela ne suffit pas à se donner le droit de comparer le pilotage d'un avion de moins de 500 kilos doté d'une commande par tringlerie classique à un A330 de plus de 200 tonnes bourré d'électronique et d'informatique.

Pour en revenir à nos CVR, comment ne pas s'interroger sur le fait qu'il soit permis à des personnes étrangères à l'enquête de pouvoir accéder à ces données, alors que cela a été refusé à deux reprises à l'association, pourtant partie civile. Qui a fourni ces informations à Jean-Pierre OTELLI et dans quel but si ce n'est pas de discréditer les pilotes et d'exonérer les principaux responsables qui n'ont rien vu venir ?

Le crash de l'AF447 ne doit pas mettre en difficulté Airbus et le BEA

Les hommes politiques ne sont pas également exempts de reproches.

Le secrétaire d'état au transport, dans un langage particulièrement menaçant à notre égard n'a pas apprécié que l'association exige en novembre 2009 l'indépendance du BEA. Beaucoup

plus tard, le 8 juin 2011, son successeur affirmait dans le [journal l' « Express »](#) que 95% de la faute incombait aux pilotes.

Il est essentiel de rappeler que l'annexe 13 de l'OACI (Organisation Internationale de l'Aviation Civile) garantit l'indépendance des enquêtes menées par les Bureau d'Enquête et d'Analyse (BEA). Apparemment, les derniers secrétaires d'état des transports en France ne se sont pas sentis concernés par cette obligation !

Ajoutons à cela les pressions parlementaires d'une centaine de députés en juin 2011 auprès d'Air France pour privilégier Airbus au détriment de Boeing au mépris des règles des marchés publics. Que penser également de cet ancien chef de cabinet qui occupe aujourd'hui un poste chez Airbus depuis son départ du ministère des transports ?

Mettre en avant l'industrie Française pour des raisons commerciales et de préservation d'emplois ne nous posent aucune difficulté. Par contre, nous sommes choqués par cette volonté affichée de quelques uns à vouloir nier malgré l'évidence des fautes du constructeur. Est-ce vraiment une utopie de penser que pour éviter une nouvelle catastrophe de ce genre que chaque partie doive admettre ses erreurs ?

Conformément à l'état d'esprit du gouvernement, la proposition de loi présentée par la députée Odile SAUGUES à l'Assemblée Nationale en novembre 2011 sera rejetée sous l'impulsion du précédent secrétaire d'état au transport. Ce texte visait à donner au BEA une réelle indépendance et à mettre en place une haute autorité de sécurité des transports. Concernant ce dernier point, Thierry Mariani a affirmé au moment des débats qu'une telle autorité coûterait trop cher dans la conjoncture actuelle. Pourtant, 2 mois plus tard, le gouvernement a créé un nouvel organisme plus onéreux,...chargé de veiller à la ponctualité des transports ([autorité chargée de la qualité des transports](#)) !



Nous ne partageons décidemment pas les mêmes valeurs !

L'association attend avec impatience la sortie des rapports définitifs du BEA et de la justice

La procédure judiciaire doit apporter la vérité, notamment sur les responsabilités, en transparence et sans pressions extérieures à l'enquête. Nous attendons évidemment que la justice apprécie à sa juste valeur la responsabilité de chacun, sans oublier personne. Il est important de rappeler qu'Airbus et Air France ne sont pas les seuls à avoir commis des « erreurs ». On peut se demander légitimement par exemple, pourquoi l'EASA a toujours refusé de se rendre aux convocations de la juge. Quand on n'a rien à se reprocher, on n'invoque pas une « immunité européenne » pour échapper à ses responsabilités !



la diffusion d'un rapport intermédiaire de la justice dans le journal Libération le 26 mai

2011 nous a particulièrement surpris. Les médias d'une manière générale ont d'ailleurs été informés régulièrement avant les parties civiles, pourtant concernées en premier lieu.

Le BEA, dont le travail pour sa part n'est pas de déterminer les responsabilités a eu jusqu'à présent la fâcheuse tendance à s'immiscer dans ce rôle. Il nous paraît donc opportun de rappeler ici, que la tutelle du BEA auprès du ministère des transports ainsi que ses liens étroits tissés avec le secteur aéronautique, ne permettent pas de garantir une parfaite impartialité du rapport définitif à venir.

Cela nous conduit naturellement à évoquer les fuites de ces derniers jours. Une certaine presse s'enorgueillit d'avoir obtenu des révélations sur le rapport définitif que fera paraître le BEA le 05 juillet prochain. Selon ces médias, ce rapport accuserait un des pilotes de l'avion.

Même si nous affirmons que le BEA n'est pas totalement indépendant, nous ne lui ferons pas pour autant un procès d'intention, car nous n'avons pas eu accès à ce rapport.

Nous préférons au contraire communiquer ici nos attentes quant à la sortie des rapports définitifs du BEA et de la justice :

- A partir de juin 2008, on peut observer (source BEA et judiciaire) une multiplication par 10 du nombre d'incidents de sondes Pitot, confirmée par la sollicitation de 4 compagnies aériennes dont AF durant l'été de cette même année. Jusqu'à ce jour aucune explication ne nous a été donnée sur les raisons de cette recrudescence brutale ainsi que sur l'absence de réactivité des différents décideurs en place dans l'année qui a précédé le crash.

Nous rappelons à cet effet qu'Air France a supprimé toutes ses sondes Pitot Thalès AA de sa flotte moins de 10 jours après la catastrophe et que l'EASA a exigé la suppression de ces mêmes sondes le 31 août 2009. En d'autres termes, est-ce que ces avions ont subi une modification à partir du mois de mai 2008 susceptible d'expliquer cette forte augmentation ? Comment expliquer l'absence de retour d'expérience (REX – analyse des comptes rendus des pilotes) qui aurait permis de toute évidence d'éviter aux pilotes de se retrouver dans une situation ingérable ?

Pas moins de 600 000 comptes-rendus de pilotes sont stockés dans la base ECCAIRS de l'EASA en attente de traitement (information novembre 2011 donnée lors du colloque de L'Académie de l'Air et de l'Espace), faute de trouver un logiciel sur le marché capable de réaliser une analyse de ces données. Est-ce que ce simple stockage de données a fourni suffisamment de moyens au secteur aéronautique pour enrayer le risque d'accidents inhérent aux Pitot ?

- Une "catastrophe technologique" a pour origine une incompréhension des opérateurs de l'installation "high tech" mise en place par ses concepteurs. Quelle a donc été l'implication dans cette catastrophe des automatismes embarqués ainsi que d'une manière plus générale de l'ergonomie du cockpit (manches non conjugués, alarmes et affichages d'informations incohérents, etc.).

Qu'il soit donc enfin expliqué, s'il était humainement possible pour les pilotes dans un délai aussi court, de comprendre une telle situation.



Au delà de simples propositions de formation des pilotes, le BEA se doit de formuler des mises en garde aux constructeurs sur l'automatisation à outrance, d'indiquer des pistes d'amélioration qui puissent redonner aux pilotes la maîtrise de la machine dès lors que le système embarqué échappe au contrôle raisonnable.

En conclusion, nous ramener sans cesse et exclusivement à notre condition de famille de victime est indécent, voire irrespectueux.

Nous exigeons d'être associés plus étroitement à l'investigation des catastrophes comme personnes responsables, raisonnables et compétentes.

Il serait temps de ne plus seulement nous entendre mais d'écouter ce que nous avons à dire...