



[Le Web](#)



[Les vidéos](#)

LE VOL MH370 N'A PAS DISPARU

LIVRE DE FLORENCE DE CHANGY

PARU LE 9 MARS 2016



L'accident de l'AF447 Rio-Paris est évoqué pages 212 à 215. Ces pages sont reproduites dans ce PDF (les parties hors-sujet ont été masquées en blanc pour alléger le fichier).

Laurent Lamy et les associations de victimes sont loin d'imaginer à quel point on leur ment, à quel point la justice falsifie les faits. L'enquête sur la tragédie du Rio-Paris c'est pire que l'affaire Dreyfus pour enfoncer l'équipage décédé et blanchir tout le monde. Avec en prime une chasse à l'homme digne d'un pays totalitaire pour enfermer celui qui dit la vérité et aide les familles de victimes. Tout le monde peut comprendre. Et le dossier est maintenant très officiellement à l'Elysée :

- PDF, 275 Ko : [aerien-monsieur-le-president-s-il-vous-plait-norbert-jacquet-7-mars-2016.pdf](#)

- page Web : [aerien-1er-mars-2016-cest-de-pire-en-pire](#)

9

Quelques cas instructifs d'autres crashes d'avions de ligne

On a beau lire et entendre à chaque catastrophe aérienne que l'aviation demeure le moyen le plus sûr de voyager, les années 2014 et 2015 ont été semble-t-il

- **AF447 : le cumul des paramètres**

Dans le cas du crash de l'AF447, le rapport final du BEA¹ a mis en évidence une conjonction de défaillances techniques et humaines, ou plutôt une mauvaise réaction humaine à une défaillance technique. C'est un A330 d'Air France qui effectuait le vol AF447 Rio de Janeiro-Paris Charles-de-Gaulle, dans la nuit du 31 mai au 1^{er} juin 2009, avec 228 passagers à son bord. L'enchaînement fatal a commencé à 2 h 10, quatre heures après le décollage et quelques minutes après que le commandant de bord est allé se reposer. En rentrant dans une zone de givrage,

1. Présentation du BEA, « Rapport final – Accident survenu le 1^{er} juin 2009 à l'Airbus A330-203 exploité par Air France, vol AF447 Rio de Janeiro-Paris », 5 juillet 2012.

les sondes Pitot, qui indiquent aux pilotes la vitesse de l'avion, se bouchent soudainement. De nombreuses autres indications deviennent alors incohérentes. Pour les autorités aériennes américaines, cette situation est classée « catastrophique » (« *catastrophic* »), il faut y remédier immédiatement. Pas pour les autorités européennes, qui considèrent encore aujourd'hui que la perte de l'indication des vitesses n'est qu'un problème « majeur » (« *major* »).

Depuis six ans, Laurent Lamy, qui a perdu son frère dans l'accident, étudie la question. Il a maintenant une idée assez précise, seconde après seconde, de ce qui s'est passé dans le cockpit alors que le pilote automatique était déconnecté et que les alarmes se succédaient : « L'avion est en palier mais l'écran indique (faussement) au pilote qu'il perd environ 400 pieds, soit une chute de plus d'une centaine de mètres. Le pilote cabre pour remonter à l'altitude de croisière. C'est d'autant plus logique que l'information fournie par les écrans du "Flight Director" indique également qu'il faut maintenir l'avion à cabrer. Enfin, l'inversion du fonctionnement de l'alarme de décrochage, découverte après le crash de l'AF447, ne va faire qu'empirer la situation : quand le pilote donne l'ordre de cabrer, l'alarme de décrochage s'arrête, et quand il fait piquer l'avion, celle-ci se déclenche. Difficile de faire plus vicieux que ça ! » explique-t-il.

L'histoire a simplement retenu que les deux pilotes aux commandes (le commandant de bord était au repos) avaient « cabré au lieu de piquer », bref qu'ils n'avaient pas su réagir au décrochage. Mais dans le contexte détaillé de l'accident, on comprend surtout qu'ils n'avaient aucun moyen de faire autrement que ce qu'ils ont fait. L'appareil a finalement heurté la mer presque à plat, sans véritable panne. Peu de temps après la localisation de l'avion, en 2011, le ministre des Transports Thierry Mariani a affirmé que l'accident était dû à 95 % aux pilotes et à 5 % à l'avion. Ici aussi, la mémoire collective a globalement classé l'accident « erreur humaine ».

Pourtant, *Le Figaro* avait publié le 2 juillet 2009 un échange de courriers d'Air France à Airbus dans lequel on lisait

notamment : « Fin mars 2009, deux nouveaux incidents [de sondes Pitot] sont enregistrés, dont un premier sur A330. Cela porte au total le nombre d'incidents à neuf, dont huit sur A340 et un sur A330. » Et le 13 juillet 2009 un nouvel incident causé par les sondes Pitot de Thales intervient sur le vol AF1905 Paris-Rome. Autrement dit, l'avarie subie par l'AF447, qui a déclenché sa perte, avait déjà eu lieu au moins neuf fois auparavant, rien que chez Air France, et s'est encore répétée un mois et demi plus tard. Dans les dix autres cas, les pilotes ont réussi à contrôler la situation et à gérer cette avarie, dans un contexte probablement moins complexe que celui rencontré par les pilotes de l'AF447. Il est raisonnable de penser que si cette avarie n'avait pas eu lieu, l'avion et ses 228 passagers seraient arrivés à bon port. Dès août 2009, sans attendre un incident de plus, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) impose aux compagnies de retirer toutes leurs sondes Pitot Thales de type AA. Là encore, on ne met peut-être pas en cause le vrai fautif, qui, selon Laurent Lamy, ne serait pas tant les sondes elles-mêmes que le calculateur « PHC » (Probe Heat Computer) qui automatise le dégivrage... C'est, d'après Laurent Lamy, à partir des modifications sur le PHC faites par Airbus à l'été 2008, notamment sur l'AF447, que se sont succédé les « givrages » en série des sondes Pitot. De 2001 à 2008, les mêmes sondes n'avaient pas eu ces problèmes de givrage...

Pour l'association des familles des victimes de l'AF447, Airbus doit reconnaître sa responsabilité et le grand public doit comprendre qu'on est allé trop loin dans les automatismes. Elle réclame un procès juste. « Un nouveau juge a été nommé, une troisième expertise judiciaire va avoir lieu. Nous sommes très patients, car nous savons que beaucoup de temps est nécessaire pour que la justice comprenne véritablement les raisons de cet accident plutôt complexe et particulièrement inhabituel », indique Laurent Lamy, qui ajoute : « Mais avec tout ce que l'on sait maintenant, l'absence de tenue d'un procès pénal serait intolérable. »

On comprend vite que quand il s'agit d'arbitrer les responsabilités d'un crash aérien entre des pilotes décédés et un avion qui porte avec lui la réputation de son entreprise et de son pays, ainsi que parfois des milliers d'emplois et des contrats se chiffrant en milliards de dollars, l'honneur d'un pilote vaut bien peu de chose.

L'histoire devient plus compliquée quand le pilote sort vivant du crash qu'il est censé avoir causé...

• **Le cas du vol AF296, dit « accident d'Habsheim »**