



Boîtes noires Depuis que les enregistreurs de vol ont été repêchés, en mai 2011, environ deux ans après la catastrophe, l'enquête s'est focalisée sur des erreurs de pilotage, mais a occulté des dysfonctionnements de l'appareil, selon l'avocat des familles de victimes.

VOL AF 447 RIO-PARIS L'ENQUÊTE QUI DÉRANGE...

Pourtain, on va taper. C'est pas vrai !!! » Ce sont les dernières paroles, terribles, du copilote du vol AF447 qui s'est abîmé dans l'Atlantique, le 1^{er} juin 2009, faisant 228 morts. Lui a tout de suite su qu'il allait mourir. Les pilotes se sont battus pour rattraper l'avion, sans vraiment comprendre pourquoi il décrochait. C'est l'enseignement principal des conversations enregistrées dans le cockpit et dont la transcription intégrale vient d'être publiée par Jean-Pierre Otelli, un ancien pilote de voltige, dans *Erreurs de pilotage* (lire ci-contre). Ce livre, qui fait polémique, relève à son tour les faiblesses de l'équipage.

Mais, pendant deux ans, avant que l'on retrouve l'épave de l'appareil, ce sont des instruments chargés de mesurer la vitesse de l'avion qui ont été incriminés : les sondes Pitot, à haute altitude, auraient été bouchées par des cristaux de glace. Le 29 juillet, retournement de situation : le rapport intermédiaire du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA), l'organisme chargé d'élucider les causes du crash, met clairement en cause les compétences des deux copilotes aux commandes : « L'élément pivot de l'accident, qui est le givrage des sondes de mesure, n'est pas quelque chose qui doit conduire à l'accident. » Alain Bouillard, le directeur de l'enquête, indique alors que « les copilotes n'avaient pas reçu d'entraînement à haute altitude à la procédure d'indication de vitesse douteuse et au pilotage manuel ». En ligne de mire : la formation Air France, notamment celle des cadets, ces jeunes pilotes formés avec un volume d'heures très insuffisant (160 heures). Ce système a été dénoncé à plusieurs reprises, sans résultat, par des rapports confidentiels,

dont nous avions révélé l'existence en décembre 2009 (VSD n° 1684), puis en mai 2011 (VSD n° 1759). Or le pilote en fonction (« PF »), au moment du crash, était précisément... un cadet. Depuis, les professionnels ont le sentiment de servir de fusibles dans cette affaire. Bien avant le procès, qui se tiendra dans plusieurs années, les représentants d'Air France et d'Airbus, mis en examen pour homicides involontaires, se livrent à une guerre de la communication. Pour l'instant, des intérêts économiques sont à préserver. Selon *L'Express* du 8 juin 2011, juste avant le Salon du Bourget, au cours duquel Airbus a engrangé 730 commandes, le ministre des Transports Thierry Mariani avait prématurément déclaré que le crash était dû à 95 % aux pilotes et à 5 % à l'avion !

Le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL), qui faisait partie de l'enquête technique du BEA, s'en est retiré au mois d'août. En cause : la manière dont les rapporteurs du BEA auraient retouché un rapport d'étape officiel afin de ne pas mettre en cause l'alarme – pourtant sujette à des dysfonc-

tionnements – qui se déclenche normalement en cas de décrochage de l'appareil. Alors, la thèse des « pilotes incompetents » est-elle suffisante pour expliquer le crash ?

Des experts non officiels, pilotes de ligne, planchent depuis l'accident sur une hypothèse : l'A330, bourré de logiciels informatiques, a eu un comportement aberrant et a piégé les pilotes. C'est ce que soupçonne Christophe Champeaud, un proche parent de Stéphane et Sandrine Artiguenave, un couple de trentenaires disparus dans le crash et qui ont laissé deux petits orphelins de 5 et 10 ans. « Il semblerait que les jeux soient faits dans cette affaire car Airbus est intouchable, craint-il. Mais si nous faisons fausse route dans la mise en cause de l'avion, il sera facile de nous le démontrer. » Début octobre, son avocat, M^e Marc Fribourg, a envoyé une lettre de dix-sept pages à la juge Sylvia Zimmermann, en charge du dossier judiciaire. Il lui demande de convoquer des enquêteurs du BEA, en mettant en cause la sincérité de l'organisme d'enquête, accusé de ménager les intérêts aéronautiques français. Créé en 1946, le BEA reste rattaché au ministère des Transports. Il a été dirigé pendant près de vingt ans par Paul-Louis Arslanian, un camarade à l'École polytechnique de Pierre-Henri Gourgeon, récemment débarqué de la direction d'Air France, et de Noël Forgeard, ancien patron d'EADS Airbus.

Mais l'enquête judiciaire peine à décoller : Patrick Goudou, directeur de l'Agence européenne de sécurité aérienne basée en Allemagne, l'échelon au-dessus du BEA, a refusé de se rendre à une convocation de la juge Zimmermann. « À chaque fois que l'on fait une demande de complément d'information, on nous répond que c'est prématuré », s'impatiente M^e Fribourg. Très argumentée techniquement, sa lettre pointe du doigt différents problèmes de conception. Par exemple, le système Buss (Back up speed scale), qui équipe les A 380, mais pas le reste de la flotte, aurait peut-être permis de sauver l'avion. Dans le cas où les sondes Pitot sont bouchées, la vitesse peut alors être calculée par un système reposant sur la technologie GPS. La piste de ces défaillances pourrait être explorée. Mais en a-t-on la volonté ? ■

DES FAMILLES DE VICTIMES ACCUSENT LES EXPERTS DE VOULOIR PRÉSERVER LES INTÉRÊTS DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE.

PAR FRANÇOIS NÉNIN

Controverse

Dernières minutes

Un livre détaille les erreurs qui auraient été commises dans le cockpit. Et suscite la colère des pilotes, qui estiment avoir bon dos.

La publication intégrale des conversations qui se sont tenues dans le poste de pilotage provoque la colère de l'organisme enquêtant sur les causes du crash. Mécontent aussi, le Syndicat national des pilotes de ligne (SNPL) a déposé une plainte pour violation du secret de l'instruction, du secret professionnel et recel. Les dernières minutes du vol AF447 sont déjà connues, mais ce document, publié par Jean-Pierre Otelli dans le tome 5 d'*Erreurs de pilotage**, démontre la légèreté de l'équipage durant la phase précédente. La dernière phrase que l'on entend est celle du commandant de bord, réveillé et dépassé par les événements dans un avion à la dérive : « 10 degrés d'assiette », c'est-à-dire que le

nez de l'avion pointe vers le haut. Pendant trois minutes et demie, l'avion tombe, comme une feuille morte. Le copilote tire d'instinct sur le manche alors qu'il faudrait faire piquer l'aéronef. Il est 2 h 14 min 26 s quand la bande-son de ce film-catastrophe bien réel s'arrête. ■ F. N. (*) Tome 5, éditions Altipresse.

