

INITIATIVES CHIMIE 2019 DÉPOSEZ VOTRE CANDIDATURE AVANT LE 4 OCTOBRE 2019

Accueil > L'Usine Aéro

L'USINE AÉRO

|         |              |              |         |         |                   |                 |
|---------|--------------|--------------|---------|---------|-------------------|-----------------|
| ACCUEIL | BOURGET 2019 | AÉRONAUTIQUE | SPATIAL | DÉFENSE | L'AÉRO EN RÉGIONS | DIGITAL/TECHNOS |
|---------|--------------|--------------|---------|---------|-------------------|-----------------|

"Les pilotes du vol Rio Paris ne sont pas les seuls responsables", selon Michel Polacco

OLIVIER JAMES | AÉRONAUTIQUE, AVIATION CIVILE, AIR FRANCE - KLM, AIRBUS GROUP, THALES | PUBLIÉ LE 06/09/2019 À 19H00

ENTRETIEN Les juges du tribunal de grande instance de Paris ont ordonné un non-lieu pour Airbus et Air France dans le cadre du crash du vol Rio-Paris intervenu en 2009. Alors que le parquet de Paris annonce faire appel, les responsabilités ayant conduit à l'accident sont multiples, selon Michel Polacco, journaliste, aviateur et consultant aéronautique.



© Air France

TESTEZ L'USINE NOUVELLE EN MODE ABONNÉ Gratuit et sans engagement pendant 15 jours **JE TESTE**

Conférence Plasturgie Jeudi 21 novembre Paris

Plastiques connectés

INDICES & COTATIONS

> Alliage aluminium primaire A-U5GT (indice H4720, en €t)

Conférence Plasturgie Jeudi 21 novembre Paris

Plastiques connectés

INDICES & COTATIONS

> Alliage aluminium primaire A-U5GT (indice H4720, en €t)

> Ecart d'alliage acier austénitique X2 Cr Ni18-9 (1.4307) (indice G0730 col de droite, en €t)

SUR LE MÊME SUJET

Accident du vol Rio-Paris : chronologie de l'enquête

Rio-Paris : le BEA met en cause une combinaison de facteurs techniques et humains

Dix ans après, la méticuleuse recherche des boîtes noires du vol Rio-Paris d'Air France racontée dans un documentaire

TWITTER FACEBOOK LINKEDIN FLIPBOARD EMAIL

L'Usine Nouvelle - Comment expliquer que les procédures lancées dans le cadre de cet accident ne soient pas terminées, dix ans après les faits ?



Michel Polacco - Il faut d'abord rappeler que l'accident a été suivi d'une enquête judiciaire et une enquête technique. Au bout de plusieurs années, en raison de la difficulté à retrouver les différents éléments de l'appareil, un rapport technique du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA), sous l'égide d'une commission d'enquête comprenant des experts de nombreuses nationalités, a été publié. Il n'a à ce moment-là pas suscité de vives contestations et l'affaire est retombée dans un certain silence. Pour rappel, Air France avec ses assureurs a indemnisé dans la foulée les familles des victimes. Mais cela n'a pas empêché des avocats d'intenter un procès au civil pour mettre en cause certains des acteurs de cet accident, tout du moins les acteurs les plus solvables. C'est l'issu de cette procédure qui vient d'être annoncée.

L'issue donne l'impression que personne n'est coupable, sauf les pilotes...

Je n'incrimine pas les pilotes comme étant les seuls responsables. L'équipage était mal constitué par la compagnie aérienne Air France, au vu de l'expérience pratique de ses membres, ce qui a conduit à une mauvaise gestion de la situation de leur part. Alors même qu'elle n'était en rien dramatique. L'un d'entre eux a mal réagi, l'autre a laissé faire et le troisième dormait... Le drame s'est joué en juste 4 minutes. L'accident démontre qu'il y a eu un manque de formation sur les questions basiques de pilotage, et même pas en raison de l'introduction grandissante des automatismes. Leur faible expérience des situations difficiles ne permettait pas à des pilotes peu aguerris de bien réagir en cas de situation critique. L'accident trouve son facteur déclenchant dans le givrage de l'une des sondes Pitot, qui mesure la vitesse de vol de l'appareil. Or malgré plusieurs alertes, personne n'a agi pour éviter que cet équipage ne se retrouve dans une telle situation, qui n'a duré que 45 secondes. L'équipage a rendu la situation catastrophique.

Qui sont les autres responsables de cet accident dans ce cas ?

A l'époque, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) tout comme la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC), et Airbus, avaient été alertées d'une quarantaine de cas de givrage de ces sondes, pouvant entraîner de courtes pertes d'indication de vitesse et la disjonction du pilote automatique. Ces incidents n'ont pas débouché sur une mobilisation rapide et efficace de la part des autorités, à un moment d'ailleurs où la DGAC transférait une part de ses fonctions à l'AESA nouvellement créée. Il s'agit d'un tort grave. Et sur le plan de la formation, là encore, c'est l'EASA qui prescrit, détaille et valide ligne par ligne les plans de formations, et les procédures que doivent ensuite enseigner et mettre en œuvre les écoles et les compagnies aériennes.

On a démobilité depuis 30 ans les équipages en raison d'une trop grande confiance dans la fiabilité des équipements et par volonté d'économie en matière de formation. Il faut reconnaître que, depuis, de nombreuses évolutions sont apparues en la matière notamment sur la nécessité de savoir encore et malgré tout gérer un décrochage ou les pannes d'indications.

Quid des industriels impliqués dans cet avion ?

Les sondes Pitot incriminées ont été développées par Thales. Mais le groupe n'est jamais intervenu sur le sujet, comme si cela ne le regardait pas. Or Thales avait été averti auparavant par Air France que ses sondes givraient sur des A320 dans certaines conditions. Puis suite à une réunion avec Airbus, mais avant l'accident du Rio-Paris, il a été décidé de remplacer progressivement sur les modèles A330 et A340 les sondes Pitot de Thales par celles de Goodrich qui apparemment étaient moins souvent victimes de givrage. Reste que malgré le givrage d'une sonde ou de plusieurs, un équipage doit être capable d'assurer un vol, tous les pilotes même d'aéroclub vous le diront. A ceci près que sur un grand avion moderne comme l'A330, lorsque les informations de vitesse que donnent les trois sondes ne sont pas cohérentes, le pilotage automatique se déconnecte et crée une alarme. La panne, qui aurait pu être gérée, n'a, comme je l'ai expliqué, pas été bien comprise ni traitée.

Il faut dire aussi qu'il y a des dysfonctionnements quant à l'affichage de certaines informations...

Les pilotes ont trop cabré l'avion, qui a alors commencé sa chute, déclenchant les alarmes de décrochage. Jusqu'au moment où l'avion a atteint une vitesse si lente, qui n'avait pas été prévue par le constructeur et les autorités de certification, que l'alarme s'est arrêtée. Or l'avion s'est bien retrouvé en vol en dessous de 60 nœuds... En relâchant le manche, les pilotes ont retrouvé de la vitesse et redéclenché l'alarme de décrochage. Situation qu'ils ont encore traitée de manière erronée et inverse. L'avion a repris sa chute et a littéralement explosé sur l'océan.

Au final, personne n'a été condamné mais tous les acteurs de la chaîne sont responsables...

L'accident s'explique par un équipage qui manquait d'expérience, qui n'a pas pris les bonnes décisions et qui a été mal constitué. Mais il est vrai également que l'administration n'avait pas pris en compte les multiples alertes concernant les sondes Pitot. Il est incompréhensible qu'on n'ait pas été capable de nous expliquer pourquoi ces avions-là, pendant dix ans, n'ont jamais eu de problèmes avec ces sondes puis que des dysfonctionnements soient apparus. Je ne connais toujours pas l'explication. A aucun moment les autorités nationales et européennes ni les industriels n'ont pris l'initiative d'une mobilisation générale.

Au-delà des procédures et des modifications techniques, comment améliorer encore la sécurité aérienne ?

Je plaide pour une meilleure transparence internationale des informations liées aux incidents, qui existent mais sur des bases de données qui ne sont pas publiques. Je me bats au niveau de l'OACI et de l'AESA pour que tout un chacun puisse accéder à ces informations. Cela permettrait que des particuliers puissent alerter sur des phénomènes récurrents qui n'auraient par ailleurs pas été détectés. Mais pour des raisons de confidentialité, tout est caché. Je peux vous garantir, et je le vois autour de moi, que certains particuliers, parfois ingénieurs, décèlent des choses étonnantes...

Propos recueillis par Olivier James

RÉAGIR À CET ARTICLE

1 COMMENTAIRE

11/09/2019 - 11h00 - JM094

Quand même, les sondes pitot n'ont pas d'incidence, sauf erreur de ma part, sur l'horizon artificiel et l'altimètre. N'importe quel pilote du dimanche ou d'aéroclub apprend à déceler un décrochage et sait qu'il faut pousser pour prendre de la vitesse en descendant et ensuite tirer pour arrêter le décrochage. Élémentaire.

RÉPONDRE À CE COMMENTAIRE

DANS LA MÊME RUBRIQUE

"Je considère la finance comme une industrie", juge l'ex-directeur de la[...]

L'USINE AÉRO Tout juste nommé directeur du directoire d'ACE Management, Marwan Lahoud, l'ex-directeur de la[...]

19/09/2019 - 12h44 | CYBERSÉCURITÉ, L'ENTRETIEN, DIRIGEANTS AÉRO

[L'industrie c'est fou] Lufthansa recycle un Airbus A340-600 en meubles design

[Vidéo] Regardez l'atterrissage de ce Boeing 777 à l'aéroport de Hong-Kong[...]

[Vidéo] Dans les coulisses de la fabrication de l'Airbus A400M : les ailes[...]

Promotion ratée pour l'avion électrique, un biplace Pipistrel atterrit en[...]

Un Airbus A321 atterrit en urgence dans un champ en Russie, 23 blessés

OFFRES D'EMPLOI INDUSTRIE

Contrôleurs Non destructifs H/F Framatome\* | 23/09/2019 | CDI | JEUNIONT

INGÉNIEUR MÉCANIQUE H/F TOUTE TECHNIQUES | 19/08/2019 | Intérim | BRIE COMTE ROBERT

Technicien Etudes - Déchets nucléaires H/F ORANO | 06/09/2019 | CDI | Gif sur Yvette

Responsable Cellule Compliance - Performance H/F ORANO | 25/07/2019 | CDI | La Défense

PLUS DE 3000 OFFRES ! >>> TOUTES LES OFFRES !