

DROIT DE RÉPONSE DE GERARD ARNOUX: REPORTAGE AF 447. MISE AU POINT SUR UNE FALSIFICATION DÉLIBÉRÉE.

Le 14 mars 2012 passait sur FR3 à 23h00 Le reportage intitulé : « *Pièces à conviction* ».

Ce reportage constitue une falsification délibérée de la part de ses auteurs et nous voulons croire que les directions de Galaxie presse et de la chaîne ont été habilement abusées et manipulées par ce journaliste du Figaro (Fabrice Amedeo) qui voue un ressentiment quasi pathologique à Air France et à ses pilotes, ce qui transparait clairement et régulièrement dans ses articles de presse.

En quoi ce tournage constituerait-il un faux intentionnel ?

Tout simplement parce que lorsque l'on prétend faire profession de journalisme d'investigation, on doit faire preuve d'un minimum de déontologie singulièrement absente en l'espèce.

C'est ainsi que tout un chacun conviendra qu'on doit s'interdire entre autres de travestir la vérité et pour ce faire :

- de supprimer du débat contradictoire organisé par caméra interposée, le principal et plus solide argument de l'un des protagonistes, (en l'occurrence celui qui joue le rôle du procurator).
- de procéder par caméra cachée à l'encontre d'intervenants qui ont accepté le principe de l'interview dans un cadre bien défini en introduisant des morceaux choisis de conversation à bâtons rompus dont il n'était pas prévu qu'elles soit enregistrées ; ce qui à l'évidence constitue une tromperie.

Démonstration :

Au cours de l'interview qui a eu lieu au mois d'octobre 2011 dans un cabinet d'Avocats Parisien (ce dont il peut être attesté par l'Avocat témoin de l'entretien), l'essentiel du tournage en ces lieux ayant pour intervenant Gerard Arnoux, a porté à titre principal sur « l'unsafe condition » (condition dangereuse) avec la production de nombreux documents officiels des autorités de certification à l'appui, partie essentielle pour la compréhension de l'événement, **laquelle a été sciemment censurée par les réalisateurs** (parce que vraisemblablement trop compromettante pour le constructeur), pour ne laisser que des arguments secondaires de bien moindre portée juridique, ce qui en outre offre l'avantage de discréditer les compétences techniques de l'intervenant (manipulation habile qui n'abusera néanmoins que le bon peuple à qui était destiné ce reportage).

Afin qu'on puisse juger des raisons d'être de ces méthodes dignes des officines de propagande, nous reproduisons ci-dessous les points essentiels développés par Gerard Arnoux sous le contrôle de son Avocat lors de cette ITW et supprimés par les réalisateurs ; il y était question de :

« L'unsafe condition » autrement dit la situation dangereuse caractérisée par le défaut persistant des sondes Pitot Thales montées à partir de 2001 alors que ce problème de givrage des capteurs était bien identifié par Airbus (dès 1995, ce que Monsieur Eric Schramm, Directeur général des opérations aériennes d'Air France a confirmé à l'antenne, contredisant en cela les propos mensongers de Monsieur Jacques Rosay, chef pilote d'Airbus (très décontracté et condescendant), sur les conséquences possibles de leur givrage); par l'EASA (l'agence Européenne de sécurité en 2007 au colloque de Séville qui avait fait la même prédiction tragique prémonitoire); par la DGAC (direction générale de l'aviation civile en 2008 alertée en vain par Air Caraïbes). Seul le BEA pourtant destinataire des nombreux ASR (rapports de sécurité réglementaires des pilotes) semblait l'ignorer alors que son homologue Allemand le BFU avait pourtant fait le constat de l'insuffisance des normes en 1999.

Or, il existe un lien de causalité scientifiquement établi entre le blocage des sondes Pitot qui déclenche la séquence catastrophique et la perte d'AF 447, ce que personne ne conteste, résultant d'un défaut dangereux non corrigé (unsafe condition). Il suffisait d'attendre que les conditions les plus défavorables soient réunies pour que cet accident survienne. Ce fut le cas le premier juin 2009 après 7 longues années de laxisme des acteurs du monde de l'aérien et les peurs heureusement rétrospectives de quelques équipages qui en avaient fait officiellement état.

C'est ainsi que le blocage des capteurs a entraîné, par la perte de toutes les informations anémométriques, par la génération de vitesses trompeuses, par une sévère dégradation des caractéristiques de vol de l'A330 (toujours en cours d'investigation), par une surcharge de travail et un stress tels pour l'équipage, une situation anticipée par le régulateur et qualifiée de dangereuse (hazardous), causant la mort de 228 personnes (la condescendance décontractée pour ne pas dire l'arrogance de monsieur Rosay dans ce reportage est en l'occurrence particulièrement déplacée).

Les exigences de certification en vigueur au moment du crash sont résumées dans le tableau page suivante (document légal et réglementaire) AMC21 et CS25 qui a pourtant été bien remis et patiemment commenté par Gerard Arnoux devant son Conseil à l'intention des deux journalistes.

Qu'y constate-t-on ?

Que contrairement aux propos mensongers de Monsieur Jacques Rosay chef pilote d'Airbus industrie, le risque n'était pas de 2 sur une échelle de 4 mais de 4 sur une échelle de 5 et classé par les autorités aéronautiques depuis l'accident au niveau 5 sur 5 soit le risque maximal (FAA agence Américaine de sécurité). Même l'EASA qui a voulu considérer à l'époque pour se dédouaner de n'avoir pas agi à temps, que le risque n'était que de 3 sur 5, a désormais classé le risque comme « potentiellement catastrophique » (5).

On peut constater également les effets possibles sur l'équipage (ie effect on flight crew) que cette situation qualifiée de « hazardous », dangereuse donc, peut entraîner pour ce dernier, soit : « une détresse physique ou une surcharge de

travail telles qu'elles empêchent l'équipage de mener à bien ses tâches ou les achever » (physical distress or excessive workload impairs ability to perform tasks). Il n'est donc pas besoin de monter un groupe de psychologues et d'experts en facteurs humains que préconise l'enquêteur Bouillard du BEA, pour comprendre le comportement équipage que le régulateur avait anticipé depuis longtemps (équipage par ailleurs gravement caricaturé par la grotesque simulation bollywoodienne qui est faite de ces soit disant 4 dernières minutes).

A

« UNSAFE CONDITION »

Figure 2: Relationship Between Probability and Severity of Failure Condition

Effect on Aeroplanes	No effect on operational capabilities or safety	Slight reduction in functional capabilities or safety margins	Significant reduction in functional capabilities or safety margins	Large reduction in functional capabilities or safety margins	Normally with hull loss
Effect on Occupants excluding Flight Crew	Inconvenience	Physical discomfort	Physical distress, possibly including injuries	Serious or fatal injury to a small number of passengers or cabin crew	Multiple fatalities
Effect on Flight Crew	No effect on flight crew	Slight increase in workload	Physical discomfort or a significant increase in workload	Physical distress or excessive workload impairs ability to perform tasks	Fatalities or incapacitation
Allowable Qualitative Probability	No Probability Requirement	<---Probable--->	<---Remote--->	Extremely Remote	Extremely Improbable
Allowable Quantitative Probability: Average Probability per Flight Hour on the Order of:	No Probability Requirement	<-----> <10 ⁻³ Note 1	<-----> <10 ⁻⁵	<-----> <10 ⁻⁷	<-----> <10 ⁻⁹
Classification of Failure Conditions	No Safety Effect	<---Minor--->	<---Major--->	<---Hazardous--->	Catastrophic

B

4 GENERAL CERTIFICATION CONSIDERATIONS

(ii) Airspeed. Display of airspeed in the cockpit is a critical function. Loss of all airspeed display, including standby, must be assessed in accordance with CS 25.1333(b). * Loss of primary airspeed display for both pilots must be Improbable.

* General interpretation is that it must be Extremely Remote

C

3. System Safety Guidelines

(2) Experience from previous certification programmes has shown that the combined failure of both primary displays with the loss of the standby system can result in failure conditions with catastrophic effects

Failure Condition	Safety Objective
Loss of all airspeed displays, including standby display	Extremely Improbable

D'autres facteurs contributifs tels que :

- des procédures inappropriées (absence de manœuvre d'urgence qui ne faisait donc pas partie des maintiens périodiques de compétences)
- des check list inadaptées,
- une maintenance laxiste (entretien et nettoyage des Pitot tous les 4000h et remplacement des tubes bouchés sur panne),
- une ergonomie à tout le moins discutable (side stick non conjugués, absence d'indicateur d'incidence, comportement aberrant du PHR qui aide le pilote à sortir du domaine de vol),
- des alarmes incohérentes (alarme décrochage stall) qui ont ajouté de la confusion à l'incompréhension de la situation par l'équipage,
- voire un éventuel bug de certains calculateurs de commandes de vol démontré en juin 2010 par l'expert de la partie civile Allemande devant les représentants de l'EASA sur simulateur modifié (avec les véritables calculateurs de l'avion),

Ont à l'évidence participé à la perte de contrôle de l'appareil qui est sorti de son domaine de vol.

Ce que cette interview censurée disait en substance c'est que des défauts graves de conception (défaut du produit), scientifiquement établis, contraires aux exigences de certification et dont le lien de causalité n'est pas contestable depuis l'AD de la DGAC de 2001 portant sur les tubes pitot, ont entraîné une situation potentiellement dangereuse parfaitement caractérisée.

Des négligences graves et une faillite généralisée du retour d'expérience au niveau de tous les acteurs du transport aérien (constructeur, tutelle, exploitants), bien informés mais qui n'ont pas accompli les diligences qui s'imposaient, ont permis à cet accident d'arriver.

Le remplacement dès 2002 des sondes Thales par la sonde américaine Goodrich (constatée près de 10 fois plus fiable que la sonde Thales par le rapport n°2 du BEA) et qui avait fait la preuve de sa meilleure efficacité et robustesse vis à vis du givrage depuis 1999 aurait permis d'éviter le crash.

Nous en voulons pour preuve que Monsieur Eric Schramm DGOA AF ait attesté à l'antenne que depuis le remplacement des sondes Thales par des sondes Goodrich, plus aucun incident n'est arrivé depuis 2 ans et demi sur la flotte Air France soit plus de 170 appareils (A318/319/320/321/330/340) qui volent tous les jours et non pas 30 comme prétendu abusivement par les réalisateurs.

Au delà d'astuces et d'artifices peu recommandables comme un certain nombre de séquences prises à l'insu de leur auteurs et revendiquées comme telles par les journalistes et il en est notamment :

- de la première phrase bien évidemment sortie de son contexte qui est prononcée par Gerard Arnoux sur le mini manche des Airbus alors que ce dernier s'est toujours gardé lors de ses très nombreuses interventions publiques, interview radio ou

télévisuelles facilement consultables sur le Net, tout excès de langage et toute critique non argumentée sur cet appareil quand bien même tous les pilotes d'Airbus savent bien qu'il s'agit à ce niveau d'une grave erreur d'ergonomie (non conjugaison des manches qui a certainement joué un rôle aggravant lors de ces 4 minutes fatidiques). Cette présentation visant à l'évidence à le faire passer pour un individu « sans mesure ».

- De la présentation idyllique de l'escale de Copacabana comme si les équipages partis pour 2 longues nuits en vol de 12h n'avaient pas le droit de se reposer et se détendre 36h dans de bonnes conditions (manifestement un privilège pour Mr. Amedeo).

Mais il y a des choses plus graves :

Les acteurs ont l'air d'idiots hébétés et le commandant d'une passivité que **certains faits et enregistrements supprimés** contredisent (tentative volontaire d'activation du FPV par exemple pour avoir une idée de la pente) et dans lesquels aucun pilote de ligne ne reconnaîtra les collègues qu'ils ont l'habitude de côtoyer dans les cockpits en particulier ceux nombreux qui les connaissaient personnellement .

Alors que bien des faits troublants à leur décharge sont évacués par les deux journalistes :

- Occulté tout l'environnement du cockpit : le crépitement de cristaux de glace sur les pare brise, les turbulences, les inclinaisons de 40°, le bruit aérodynamique...
- **Occulté encore le fait que des essais effectués par les experts Allemands en 2010 ont montré qu'un givrage simultanément des 2 capteurs principaux pendant 5 secondes entraînait systématiquement un pitch up (une assiette à cabrer) non commandée de 15°.**
- Occulté toujours le fait que selon le flight safety magazine d'Airbus, le pilotage de l'avion est malaisé en ALTN LAW à moins de 4000 pieds sous le REC MAX ce qui donne au moment de la perte de contrôle 33 000 pieds et non pas 35 000 pieds, leur altitude de croisière cette nuit là.
- Il est encore affirmé à l'envie que le pilote de droite n'a de cesse que de tirer sur son manche (« comme un âne » nous assurera Amedeo qui n'est même pas pilote privé) alors que le BEA indique dans son rapport n°3 que pendant 15 longues secondes le pilote aux commandes maintient le manche à piquer (fait confirmé par les experts judiciaires) , ce qui aurait dû conformément à la démonstration simpliste du « top gun de voltige aux Ray ban » entraîner une prise d'assiette négative et prévenir le décrochage alors qu'elle est restée positive et toujours supérieure à 5°, quand la gouverne de profondeur n'est jamais passée à piquer.
D'ailleurs saurons-nous vraiment quelles ont été les actions des pilotes quand nous avons désormais la certitude que ce ne sont pas les mouvements des manches qui sont enregistrés à partir des capteurs de position mais les ordres manches après filtrage informatique par les calculateurs de commandes de vol ?!

- Occultée la conviction des experts judiciaires sur le fait que le premier ordre à cabrer du manche du pilote était motivé par le souci de regagner les 400 pieds d'altitude apparemment perdus alors qu'il s'agissait de fausses indications instrumentales générées par la panne de 3 ADR.
- **Occulté enfin le fait que les instruments de droite ne sont pas enregistrés et que contrairement à la pseudo reconstitution, personne ne peut savoir ce que le pilote aux commandes avait sous les yeux** et que c'est toute la planche de bord complète qui est sujette à caution (consulter annexe technique en fin de document).

Trois intervenants à charge pour l'équipage sont « douteux » à plus d'un titre : l'ex commandant Hervé Labarthe (dont la partie d'interview la plus abjecte contre son ex collègue, élaborée à partir de la fouille des poubelles par Amedeo sur la vie privée des membres d'équipage dans le plus pur style des tabloïds britanniques a heureusement été supprimée) a été viré d'Air France (sous de mauvais prétextes mais pour de bonnes raisons) ; quant au personnage flouté organisateur du vol touristique en hélicoptère à Rio, c'est un escroc qui a floué le CE d'Air France pendant des années ; Otelli, le top gun d'opérette aux Rayban est l'auteur d'un pamphlet rédigé à partir de la recopie illégale du CVR en violation avec la Loi et les règlements internationaux qui a fait l'objet d'une plainte contre X de la part du SNPL et d'une enquête de police en cours.

A mettre en regard avec la présentation partielle enfin de la qualité des intervenants à décharge : c'est ainsi que Gerard Arnoux y est présenté comme « un pilote d'Air France » en passant sous silence son passé d'Ex Président de syndicat, désigné successivement auprès de la Juge d'Instruction comme représentant de syndicats de pilotes, parties civiles dans cette affaire (SPAF/UFPL-CFTC/ALTER), ayant à ce titre versé à l'Instruction près de 600 pages de documents à charge, après l'avoir été lors du procès de Colmar pour St Odile, également membre des commissions techniques des parties civiles de nombreux accidents aériens avant celui d'AF 447 (Phuket; Sao Paulo ; West Caribbean-Martinique, St Barth) et enfin porte parole en France des familles de victimes Brésiliennes.

Toute cette mise en scène, interviews à charge volontairement tronquées, montages et trucages indique clairement que ce reportage tout comme le bouquin d'Otelli, le pilote d'avion léger de voltige (par tempête de ciel bleu) aux commandes à câble (non qualifié pour se prononcer sur le comportement d'un aéronef de 200t hautement informatisé au cerveau électronique ayant subi de nuit un AVC par privation d'éléments vitaux pour son fonctionnement), a été directement inspiré dans les environs de « la ville rose » tant sa complaisance vis à vis du constructeur est flagrante.

Ce reportage est un document diffamatoire vis à vis de nos collègues disparus, diffamatoire vis à vis de leur famille et diffamatoire vis à vis de tous les pilotes d'Air France, une insulte à leur professionnalisme.

(On aimerait à cet égard entendre davantage la voix du grand syndicat national, le SNPL).

Car lorsque Airbus et l'EASA ont décidé d'éliminer en urgence la sonde Pitot Thalès AA défectueuse, ils ont utilisé une consigne de navigabilité et ce type de document, selon sa définition officielle, impose les actions à effectuer sur un aéronef pour le remettre à un niveau de sécurité acceptable après avoir déterminé qu'une condition compromettant la sécurité (unsafe condition) existait sur cet avion :

L'A330 n'avait pas un niveau de sécurité acceptable lors de l'accident. C'est ce que ceux qui se cachent lâchement derrière les cadavres de nos camarades pilotes veulent occulter.

Mais comme le claironnait Pierre Baud précédent chef pilote d'Airbus industrie : **un Airbus ça ne décroche pas**, alors ce n'est pas la peine de s'entraîner à la récupération du décrochage....dont Jacques Rosay lui-même confesse dans le reportage qu'il ne sait pas si c'est possible...ce qui devrait à tout le moins interpeller les autorités de certification parce que le « deterrent buffeting » (dissuasif) ne semble pas avoir été suffisamment « déterrent » et l'ALTN LAW pas franchement optimale en l'occurrence (?) **Bref, cet aéronef indécrochable peut donc décrocher mais on n'a toujours pas le mode d'emploi pour s'en sortir (éventuellement)** quand on ne dispose pas, par volonté du constructeur, de l'accès à la DCT LAW!

Les parties civiles doivent comprendre si elles en doutaient encore, que c'est la preuve la plus manifeste que la démonstration technique et juridique que nous avons faite de « l'unsafe condition » est bien le « fil rouge » qui inquiète les irresponsables, responsables de ce crash.

Amedeo, coaché par ses commanditaires, aura finalement fait, à son corps défendant, œuvre utile en mettant en évidence ce qui dérange.

Le journalisme français n'en sortira pas grand pour autant car comme le disait Albert Camus dans son manifeste inédit exhumé récemment : « un journaliste indépendant sert la vérité dans la mesure humaine de ses forces. Cette mesure si relative qu'elle soit, lui permet du moins de refuser ce qu'aucune force au monde ne pourrait lui faire accepter : servir le mensonge ».

Gerard Arnoux

Commandant de bord Airbus depuis 13 ans

(Pilote Airbus depuis 17 ans)

ANNEXE TECHNIQUE : Extrait des notes d'un expert reconnu non associé à l'enquête :

« J'estime que personne de sérieux - à part peut-être dans le bureau d'études d'EADS - ne peut affirmer quelles étaient les informations disponibles sur les écrans des pilotes.

En effet :

Toutes les informations en provenance des différents "capteurs" (et les informations des tubes PITOT ou des palettes d'incidence en font partie bien entendu!) sont envoyées à l'entrée d'un gros calculateur appelé DMC (Display Management

Computer), chargé, entre autres fonctions, de comparer, digérer ces informations, de les valider ou non, et en finale de "construire" tous les instruments de pilotage sur les écrans des pilotes.

Aussitôt entrées dans le DMC - et très probablement avant tout traitement de comparaison ou de validation - beaucoup de ces informations sont envoyées directement vers un calculateur d'acquisition spécialisé puis vers l'enregistreur de paramètres FDR.

Certains "experts" - partent du principe que toutes les informations disponibles sur l'enregistreur FDR étaient également "disponibles" avec ces mêmes valeurs sur les écrans des pilotes. Non seulement je n'en suis pas certain mais, au contraire, j'ai un très gros doute sur ce point : le principe de ces computers (DMC et autres) étant - après de nombreux tests de comparaisons, de pertinence et de validation - de rejeter comme "invalid" et de ne pas "transmettre" ou traiter des informations non validées.

Ceci fait que l'on ne peut nullement conclure - actuellement - sur la réalité et sur la pertinence des infos effectivement disponibles sur les écrans des pilotes.

Idem pour les infos transitant via le calculateur centralisé de maintenance, objet des émissions ACARS et qui n'ont rien à voir avec le DMC et donc avec les données envoyées sur les instruments pilotes.

Les appréciations des uns et des autres sur ce que les pilotes avaient "réellement" devant les yeux sur leurs instruments et donc sur les actions des pilotes sont donc à considérer avec beaucoup de précautions... pour ne pas dire réserve!

PS : Ceci associé à quelques doutes que nos experts ingénieurs bénévoles ont sur le comportement des ailerons (curieuse dissymétrie de braquage liée au message ACARS WRG, suite reconfiguration des calculateurs), sur l'encéphalogramme plat de l'ADIRU n°1 en relation avec les valeurs d'incidence (IRS 1 ne décolle pas avant 02h10mn52 alors que les IRS 1 et 2 évoluent de concert avec cependant des écarts ; on notera qu'à 02h10mn15 les IRS 1 et 2 sont à 6° et l'IR1 ne bouge pas alors qu'à 02h10mn52 pour les mêmes valeurs d'IRS, l'IR1 a déjà décollé... ; les courbes IRS 2 et 3 présentent parfois des écarts importants : 0,8° à 02h10mn17 et l'IR1 avec les 2 autres jusqu'à 6°) ce qui fait que l'EFS se soit trouvé par intermittence en situation de rejet des 3 ADR et de 2 IR et.... peut-être un « petit pitch up » façon Quantas qui a subi un violent « pitch down ». Selon le bureau d'enquête Australien ATSB est du au fait que : « one of 3 ADIRU began transmitting incorrect data spikes, including spurious information on angle of attack which prompted the flight control computer to command a pitch down response » nécessitant « an improvement of flight computer algorithms precessing angle of attack data ».

Voilà qui expliquerait peut-être l'état de sidération apparente de nos malheureux collègues certainement confrontés à un problème infiniment plus complexe que ce reportage trompeur et simpliste ne veut indiquer et pour lequel nous allons faire collectivement au titre de parties civiles, des demandes d'acte auprès des Juges d'Instruction en charge de cette affaire.