

Lettre ouverte à Jacques Rosay
Objet : vol Air France 447.

Marc Leroy ,
Promotion 1975 de l'Ecole de l'Air,
Ancien commandant de bord A330 et A340,
A
Jacques Rosay,
Promotion 1970 de l'Ecole de l'Air,
Chef Pilote d'essais Airbus.

Monsieur Rosay,

Tout d'abord, permettez-moi d'exprimer mon profond respect à l'ancien de l'Ecole de l'Air et ma sincère admiration au chef Pilote d'essais d'Airbus.

Nous avons fréquenté l'Ecole de l'Air à quelques années d'intervalle.

Après la division des vols à Salon, vous avez choisi la chasse et êtes devenu pilote d'essais.

Après la division des vols, j'ai volontairement choisi le transport militaire afin de devenir pilote de ligne.

Aujourd'hui, vous et moi avons acquis de l'expérience dans des activités de pilotes professionnels qui sont très différentes.

Lorsque, le matin, vous décollez un avion de ligne pour explorer son domaine de vol et ses limites, ses réactions à une panne, vous êtes rarement surpris de ce qui va se passer car le vol a été minutieusement préparé avec les ingénieurs.

Ensuite, vous définissez les procédures que le pilote de ligne va appliquer.

Le pilote de ligne, lui lorsqu'il décolle son avion, ne sait pas ce qui va se passer.

Il le fait à longueur d'année, de nuit principalement pour le pilote de ligne long courrier.

Normalement, le vol se déroule très largement à l'intérieur du domaine de vol. La préparation du vol est différente et le pilote de ligne doit connaître par cœur une douzaine de procédures d'urgence que vous avez définies et qu'il doit appliquer rapidement, immédiatement, lorsque la panne de système survient.

Le pilote de ligne est formé pour faire confiance à la procédure et l'appliquer.

L'Airbus A330 du vol AF447 a décroché et tous ses occupants ont disparus. De nombreuses polémiques sont nées.

Dans le film "AF447 : les raisons d'un crash " de l'émission "Pièces à conviction", vous déclarez :

"Quand vous perdez les indications de vitesse, en croisière, je crois que c'est la procédure la plus simple à appliquer : IL FAUT FAIRE RIEN ! Et il va continuer à voler comme ça pendant encore très longtemps."

Ayant effectué quelques milliers d'heures de vol sur Airbus 330, je partage presque totalement cet avis .

Presque, car :

La procédure Urgence secours de l'époque "Vol avec indications anémométriques erronées" que le pilote devait **immédiatement et impérativement appliquer DE MEMOIRE** indiquait :

ACTIONS IMMEDIATES

AP/FDOFF

A/THROFF

BECS/VOLETS CONFIG MAINTENUE

SPEED BRAKES..... VERIFIES RENTRES

Note : Si une panne est détectée en CONF FULL et qu'une remise de gaz est initiée, sélectionner la CONF 3.

TRAIN RENTRE

Prendre immédiatement l'assiette longitudinale et la poussée suivante:

>Si la panne survient avant la réduction de poussée :

POUSSEE..... TOGA

ATTITUDE.....15°

>Si la panne survient après la réduction de poussée:

POUSSEE..... CLB

O Au dessous du FL 100

ATTITUDE10°

O Au dessus du FL 100

ATTITUDE5°

Lorsque le pilote de l'AF330 s'est trouvé confronté au givrage des sondes et à la perte des indications de vitesse, il a dû, je suppose, choisir dans sa mémoire que vous qualifiez de 'reptilienne', la procédure qu'il pensait convenir le mieux :

- Prendre immédiatement l'assiette longitudinale et la poussée suivante:

>Si la panne survient après la réduction de poussée:

POUSSEE..... CLB

O Au dessus du FL 100

ATTITUDE5°.

De plus, selon le rapport du BEA, pages 92 et 93, il a été confronté à une perte d'altitude virtuelle de 360 pieds en 4 secondes, ce qui, dans l'espace aérien où se trouvait l'avion, n'est pas compatible avec l'espacement vertical de sécurité exigé entre deux aéronefs.

Il a dû, je le suppose, chercher à récupérer l'altitude perdue en exerçant une pression à cabrer sur le manche !

Entre ce que vous déclarez'' IL FAUT FAIRE RIEN!'' et la procédure que le pilote de ligne doit appliquer, plus la perte d'altitude à récupérer, il y a quand même une grande différence, non ?

Lorsque un accident aérien se produit, je m'interroge : ''Et toi, qu'aurais-tu fait ?'' Dans l'espace aérien RVSM dans lequel se trouvait l'Airbus 330, j'aurais certainement cherché à remonter au niveau de vol initial, le FL350, en récupérant les 360 pieds manquants à l'altimètre.

Aussi, aurais-je certainement appliqué la procédure prévue :

ACTIONS IMMEDIATES

AP/FDOFF

A/THROFF

BECS/VOLETS CONFIG MAINTENUE

SPEED BRAKES..... VERIFIES RENTRES

TRAIN RENTRE

POUSSEE..... CLB

ATTITUDE..... 5°

Après ?

De nuit, en IMC, dans les turbulences et sans occulter l'alarme ''Stall'', je ne sais pas ce qui se serait passé.

Une chose paraît évidente à mes yeux. La situation n'a pas été aussi simple pour l'équipage qu'ON veut bien le faire croire ou le laisser croire.

Je termine en espérant ne pas trop vous décevoir par ce courrier et je vous prie de croire, Monsieur le Chef pilote et cher ancien, à l'expression de mes sincères et meilleurs sentiments.

Marc Leroy