

AF 447 : UNSAFE CONDITION

La définition de l'« unsafe condition » est donnée dans l'AMC 21 A 3b (b):

a) Événement de nature à occasionner des victimes, avec généralement la destruction de l'avion ou de nature à réduire la capacité de l'avion ou de l'équipage à gérer des conditions dégradées qui amènent à :

- *Une réduction importante des marges de sécurité ou des capacités fonctionnelles ;*
- *Une détresse physique ou charge de travail excessive qui ne permet plus à l'équipage d'assurer ses tâches avec précision ou de les mener à terme ;*
- *La survenue de blessures graves ou mortelles à au moins un occupant de l'avion.*

Sauf s'il est démontré que la probabilité de cet événement est dans les limites définies par les normes de certification.

Note : *Les équipements d'un avion doivent fonctionner dans tout son domaine de vol et on admet qu'il peut y avoir des pannes dont la probabilité d'occurrence ne doit pas dépasser un seuil défini par la gravité du risque (minor, major, hazardous, catastrophic). Dans le cas du blocage des sondes Pitot, il ne peut être retenu de probabilité d'occurrence car il ne s'agit pas d'une panne mais d'un défaut. Le constructeur et le régulateur ont l'obligation d'éliminer tous les défauts d'un avion.*

Septembre 2008 : La DGAC sollicite l'EASA sur l'opportunité de rendre obligatoire le remplacement des sondes AA par les sondes BA (émission d'une AD) (rapport des experts judiciaires de mars 2011)

Mars 2009 : L'EASA répond à la DGAC que « l'unsafe condition » n'est pas démontrée et qu'il n'est pas nécessaire de rendre le remplacement de la sonde AA obligatoire (rapport des experts judiciaires de mars 2011)

Y avait-il une « unsafe condition » générée par le défaut des sondes Pitot Thalès qui nécessitait une réponse de l'EASA avant l'accident du vol AF 447 ?

La réponse est oui.

1. L'évidence de l'UNSAFE CONDITION

10 août 2009 : L'EASA et Airbus procèdent à l'élimination de la sonde Pitot Thalès AA en diffusant une « airworthiness directive » (AD) mais en prétendant qu'il s'agit d'une simple mesure de précaution (annexe 12).

Or, une « airworthiness directive » pour une mesure de précaution, ça n'existe pas ! Une « airworthiness directive » apporte une réponse à une « unsafe condition ».

Lorsque le constructeur et l'EASA détectent un problème qui n'est pas une « unsafe condition » mais qui demande une réponse, l'EASA doit publier un SAFETY INFORMATION BULLETIN (SIB).

Extrait du document de l'EASA intitulé « Continuing Airworthiness of Type Design (CAP) » daté de mars 2008 (annexe 48 page 39) :

Only when design related issues which may lead to unsafe condition are considered likely to exist or develop, issuance of an airworthiness directive is warranted.

Information may be available to EASA related to airworthiness concerns on aircraft under national registers, but for which insufficient evidence exists to qualify this as an 'unsafe condition'. In such a case, the PCM may elect the publication of an SIB, containing information for the safe operation of the affected aircraft.

Pour faire disparaître la sonde Pitot Thalès AA, l'EASA a publié une AD et non pas un SIB. Il y avait donc bien une « unsafe condition » qui nécessitait une réponse. L'EASA devait l'éliminer et, pour le moins, informer les équipages de son existence :

2. La confirmation de « l'UNSAFE CONDITION » par la FAA

8 septembre 2009 : La FAA procède en urgence à l'élimination de la sonde Pitot AA par l'AD 2009-18-08 (annexe 49) en précisant que c'est la réponse à une « unsafe condition » (Dans le document 14 CFR part 39.5, la FAA affirme qu'une « airworthiness directive » n'est publiée qu'en réponse à une « unsafe condition »)

Page 3 : La FAA présente ainsi le document :

*The European Aviation Safety Agency (EASA), which is the Technical Agent for the Member States of the European Community, has issued a Notification of a Proposal to Issue an Airworthiness Directive (PAD), PAD 09-099, dated August 10, 2009 (referred to after this as "the EASA PAD"), to correct an **unsafe condition** for certain Airbus Model A330-200 and -300 series airplanes, Model A340-200 and -300 series airplanes, and Model A340-541 and -642 airplanes.*

Page 5 : la FAA détermine qu'une « **unsafe condition** » résulte du défaut des sondes Thalès AA

*".../ we have reviewed the numerous airspeed anomalies recently reported on Model A330 and A340 airplanes. Based on our review, we have determined that an **unsafe condition** exists and immediate airworthiness action for the Model A330 and A340 fleet is warranted."*

Page 7: la FAA considère qu'une « *airworthiness directive* » (AD) doit être publiée immédiatement et sans la concertation habituelle

*Because an **unsafe condition** exists that requires the immediate adoption of this AD, we find that notice and opportunity for prior public comment hereon are impracticable and that good cause exists for making this amendment effective in less than 30 days.*

3. L'obligation d'agir de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile

- a. Éliminer l'unsafe condition

REGULATION (EC) No 216/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 20 February 2008 (annexe 58)

*(15) The effective functioning of a Community civil aviation safety scheme in the fields covered by this Regulation requires strengthened cooperation between the Commission, the Member States and the Agency to detect **unsafe conditions** and take remedial measures as appropriate.*

b. Informer les pilotes

ANNEX 1. 1.c.4. Information needed for the safe conduct of the flight and information concerning unsafe conditions must be provided to the crew,

L'EASA et Airbus n'ont fait ni l'un ni l'autre avant l'accident du 1er juin 2009.

HMC. Octobre 2011