

## **Compte Rendu résumé de l'audition de la présidente de l'association** **"Entraide et Solidarité AF447"**

Le 17 novembre 2017, au Tribunal de Grande Instance de Paris par les Juges d'Instruction en charge d'instruire le dossier relatif au crash du vol AF447 (Mesdames Robinson et Bernard, Monsieur Aubertin) assistée de Maître Busy avocat de l'association.

L'entrevue de 14h15 à 16h30 s'est déroulée de façon courtoise.

Les Juges ont rappelé :

- la précédente audition du 11 février 2014, l'inquiétude des familles des victimes concernant le complément d'expertise et leurs attentes.
- l'annulation de l'ordonnance de contre expertise rendue le 17 novembre 2015.
  
- que l'arrêt indique avec suffisamment de précisions qu'une contre expertise est indispensable.
  
- qu'ils n'ont reçu l'original du dossier que le 8 juin 2016
- les interrogatoires d'AIR France et d'AIRBUS qui se sont déroulés sur plusieurs journées et la décision de contre expertise, suite de ces interrogatoires.
  
- que les demandes de complément de questions présentées par l'ensemble des parties ont été rejetées, pour l'essentiel trop fermées ou redondantes avec celles qu'ils avaient posées.
- qu'ils ont souhaité poser des questions ouvertes afin de rechercher au mieux les fautes pénales et les responsabilités pouvant en découler.

Toutefois, l'intégralité de ces questions ont été transmises aux Experts qui devront y répondre.

Ils ont indiqué que le **rapport provisoire devait être déposé le 30 novembre 2017 et sera notifié à l'ensemble des parties** qui disposeront d'un délai, vraisemblablement d'un mois, pour présenter des observations, lesquelles seront transmises aux Experts qui disposeront alors d'un délai complémentaire pour déposer le rapport définitif.

Je leur ai rappelé le désarroi des familles face à cette question : **pourquoi l'accident n'a pas été évité compte tenu des éléments dont disposaient tout à la fois AIRBUS, AIR FRANCE ainsi que les autorités (BEA, DGAC, EASA).**

Nous, association, considérons que **cet accident était prévisible compte tenu de l'historique des incidents rencontrés et de l'absence de réaction au regard des retours d'expérience.**

**Les familles s'étonnent que finalement l'EASA n'ait interdit les sondes AA qu'à la suite de l'accident en août 2009** alors même qu'elle était informée de la recrudescence de ces incidents sur les douze derniers mois :

- **48 incidents en 6 ans (2003-2009)**
- **31 incidents en juillet 2008 jusqu'à juin 2009 dont 25 pour les sondes AA et 5 pour les sondes BA**

**Depuis août 2009, le nombre d'incidents redevient à nouveau normal.**

J'ai conclu en rappelant le **vécu des familles de victimes** depuis la date fatidique et leur **attente impatiente de la clôture enfin du dossier d'instruction et la tenue d'un procès dans un délai humainement compréhensible.**

Documents remis aux Magistrats dont ils ont pris connaissance :

- Note de l'association
- Tableau d'analyse de la recrudescence des incidents de givrage des sondes Pitot
- Note explicative

Danielle Lamy présidente