

Les fautes retenues ;

Pour la Cour,

Concernant la société Airbus

- **Le choix d'affichage de l'ECAM,**

en ce que, la diffusion d'un message générique expliquant l'origine de la panne dans les premières secondes de son apparition, aurait constitué une diligence « judicieuse » permettant à l'équipage de réagir comme il le fallait, si elle avait été accomplie dès la survenance des premiers incidents impliquant 3 sondes Pitot.

Ce manquement constitue une faute de négligence procédant du défaut d'information à l'égard des compagnies et des pilotes, visé dans l'acte de poursuite, qui a contribué de manière indirecte, mais certaine, à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, à savoir le décès des 228 passagers et membres d'équipage vol AF447.

- **La non-introduction avant l'accident, de la procédure de récupération du décrochage, *Stall Recovery*,**

alors que, dans la situation rencontrée par le vol AF 447 qui a atteint une incidence maximale de 41,5 ° et une vitesse inférieure à 60 kt, paramètres totalement anormaux, cette procédure aurait permis à l'équipage de réagir comme il le fallait, étant précisé qu'à 35000 ft, l'avion était encore récupérable, selon les experts.

Ce manquement constitue une de négligence procédant du d' information à l'égard des compagnies, et de la contribution insuffisante à la formation des équipages visés dans l'acte de poursuite et qui a contribué de manière indirecte, mais certaine, à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, à savoir le décès des 228 passagers et membres d'équipage du vol AF447.

- **La sous-évaluation de la criticité de la panne,**

en ce que, en sous-évaluant la criticité de la panne, maintenue en « Majeur », la société Airbus mis l'AESA mesure de prendre une consigne de navigabilité à fin d'actions correctives relatives à l'évolution de la procédure et des méthodes de formation et d'entraînement, et elle a empêché l'immobilisation de l'avion, ce qu'aurait permis, en revanche, la classification de la panne en catégorie « Dangereux ».

Ce manquement constitue une faute de négligence procédant de la sous-estimation de la gravité des défaillances des sondes anémométriques équipant l'aéronef et qui a contribué de manière indirecte, mais certaine, à la situation qui a permis la réalisation du dommage, à savoir le décès des 228 passagers et membres d'équipage du vol AF447.

- **Le défaut d'information aux compagnies,**

En ce que, le constructeur Airbus qui disposait de moyens adaptés et suffisants, pour faire circuler l'information à destination des compagnies et, par voie de conséquence à leurs équipages a, par ses silences et atermoiements fautifs, retardé des prises de décisions essentielles (choix de formations, renforcement des entraînements qui auraient permis de mieux informer et former les pilotes et d'anticiper le risque identifié d'incidents et d'accidents de pannes anémométriques liées au givrage des sondes Pitot par cristaux de glace en haute altitude.

Ce manquement constitue une faute de négligence qui vient qualifier le défaut d'information aux compagnies afin de permettre de prendre toutes les dispositions nécessaires pour informer d'urgence les équipages et contribuer à les former efficacement pour palier le risque en résultant et qui a contribué de manière indirecte, mais certaine, à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, à savoir le décès des 228 passagers et membres d'équipage du vol AF447.

Les fautes retenues à l'encontre de la société Airbus excluent d'emblée l'argument développé par la défense qui allègue de la rupture de la chaîne causale, au motif que seules les fautes des pilotes seraient à l'origine de la survenance de l'accident analyse que ne partage aucunement la cour et qui ne résiste pas à l'examen des éléments du dossier.

Concernant la société Air France

- L'absence de formation et le caractère inadapté des formations existantes pour permettre à l'équipage de répondre à la situation rencontrée lors du vol AF 447, constitue une faute de négligence qui a contribué de manière indirecte, mais certaine, à créer la situation qui a permis la réalisation du dommage, à savoir le décès des 228 passagers et membres de l'équipage du vol AF 447, et qui vient qualifier l'absence de formation des pilotes « à la procédure à suivre en cas de givrage des sondes Pitot et des dysfonctionnements en résultant » telle que visée dans prévention.

- La prise en compte insuffisante par Air France du vécu de ses équipages confrontés en 2008 et 2009 à des incidents récurrents liés au phénomène de givrage des sondes Pitot en haute altitude par cristaux de glace, le traitement défaillant des ASR, l'absence de réponse opérationnelle efficiente face à ce phénomène (note OSV-RCT), n'ont pas permis à la compagnie d'installer un processus de retour d'expérience et de délivrer aux pilotes les informations utiles et indispensables leur permettant de faire face à la panne rencontrée, et constituent une faute de négligence qui contribue de manière indirecte, mais certaine, à créer la situation ayant permis la réalisation du dommage, à savoir le décès des 228 passagers et membres de l'équipage du vol AF 447, et qui vient qualifier le manque d' « information des équipages qui s'imposait pour assurer la sécurité des opérations aériennes », ce qui a empêché les pilotes de réagir comme il le fallait.