



**AF 447**

**Le Procès en Appel**

**29 Septembre 2025**

**Alter**  




## Procès en appel

Le premier procès de l'AF 447 s'est ouvert le 10 octobre 2022, 13 ans après l'accident. Pour les familles des victimes et de nos collègues, ce moment de vérité revêtait une importance cruciale.

**Comme en 2022, ALTER sera attentif au déroulé des audiences auxquelles nous assisterons chaque jour, et vous tiendra informés sur son canal TELEGRAM**



Le Tribunal a reproché à la société Airbus et à la société Air France d'avoir, par maladresse ou imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence imposée par la loi ou le règlement, involontairement causé la mort de l'ensemble des passagers et de l'équipage de l'appareil effectuant le vol AF 447

ALTER, partie civile dans ce procès, vous a tenu informés au jour le jour du déroulé de toutes les audiences auxquelles nous avons assistées.

À la veille du procès en appel (29 septembre-27 novembre 2025), il nous a semblé utile de vous permettre de vous replonger dans ce procès en première instance. L'intégralité du document reprenant toutes les auditions est consultable sur notre site [syndicatalter.fr](http://syndicatalter.fr).

Pour celles et ceux qui ne souhaitent pas se plonger dans les 70 pages du document, nous vous proposons une version raccourcie du déroulé des audiences dans ce document.

Face aux 228 victimes de l'accident, il convient de rappeler avec solennité que l'humilité d'un constructeur et la capacité d'un exploitant à réagir à un risque identifié (et ce sans considérations économiques), sont deux des composantes essentielles à la Sécurité des Vols.

# Résumé du précédent procès (2022)

## Semaines 1 et 2

Deux visions se sont affrontées en ce début de procès : celle de Mr PARISIS, pilote d'essai Airbus au moment de l'accident et expert cité par le constructeur lors du procès, et celle des experts indépendants.

M. PARISIS prétend que les pilotes ont parfaitement identifié la situation d'« IAS douteuse » puisqu'ils expriment : « on a perdu les vitesses alors ». De cette affirmation, il déduit que la simple application de la procédure, existante et suffisante selon lui, aurait permis de maintenir l'avion dans son enveloppe de vol.

D'ailleurs, toujours selon cet expert cité par Airbus, si un entraînement à la procédure IAS douteuse à haute altitude a été créé à l'issue de l'accident, ce n'est pas la preuve que celle existante auparavant n'était pas adaptée, juste que les pilotes avaient un « léger » doute à son sujet : « malgré le fait que nous ayons certifié à tous les pilotes d'Airbus que cette procédure était bien optimale en pareille circonstance de vol, nous avons senti que les pilotes n'y croyaient pas, nous avons alors décidé de leur redonner confiance par le biais de ces séances. » Fermez le ban !

Les experts indépendants ayant établi le premier rapport ont une vision tout autre : sur le plan cognitif, « perdre » (les indications de vitesse) n'est pas « douter » (des indications de vitesse). Perdre les indications de vitesse conduit à chercher la provenance du dysfonctionnement, en quête d'une alarme affichée à l'EWD (Ecam Warning Display) et à traiter, et non se lancer dans des actions de mémoire qui symbolisent une situation grave et imminente qu'aucune alarme ROUGE, entre autres, n'est réellement venue appuyer (hormis celle de la perte du pilote automatique).

La « perte » des vitesses (tel que verbalisé par un des pilotes) envoie bien un signal au cerveau différent de celui qui est analysé par l'expert d'Airbus (celui du « doute »). Ce signal de perte de vitesse ne déclenche aucune réaction préconstruite par un entraînement préalable au simulateur (« IAS douteuse à haute altitude »).

## Semaines 3 et 4

Le procès de l'accident de l'AF 447 a pris une tournure nouvelle lors de ces deux semaines.

Les témoignages de pilotes, plutôt à charge contre Airbus et Air France, ont mis en évidence la dichotomie entre la théorie de conception des avions Airbus et l'utilisation de ces avions en situation dégradée par des pannes multiples et souvent imprévues par les modèles de formation.

Savons-nous que le simulateur est incapable de reproduire un décrochage haute altitude dans toutes ses composantes, en particulier au niveau du buffeting, particulièrement violent (et sans commune mesure avec le buffeting haute vitesse) à tel point que la lecture des instruments devient très difficile ?

Avions-nous connaissance des défaillances possibles des sondes Pitot et des conséquences graves (voire catastrophique) en vol ?

Avions-nous conscience de la difficulté de maintenir l'avion dans le domaine de vol, à haute altitude, en loi alternée avec des lois de pilotages non homogènes (loi Directe en roulis et loi Normale 1G en tangage) ?

Savons-nous reconnaître une situation de décrochage, dans un contexte où nous n'étions pas entraînés, alors même que la doxa du constructeur, relayée de manière implicite par l'exploitant, laissait à croire à l'impossibilité d'un décrochage d'un Airbus ?

Savons-nous que la réaction de nos avions de ligne au décrochage n'a rien à voir avec celui d'un avion école ?

Airbus, et dans une moindre mesure Air France, a tenté de se justifier par des données statistiques, les matrices de risques, censées les dédouaner (mais qui finalement n'ont pas permis d'éviter l'accident).

Pour détourner les faits de culpabilité, Airbus insiste sur la réaction des pilotes de l'AF 447 qui aurait dû être aussi performante que celle d'un pilote d'essai qui s'attend à un tel enchaînement de panne. Ces mêmes pilotes auraient donc dû appliquer une procédure que rien dans l'affichage des pannes à l'EWD ou dans la formation dispensée ne permettait pourtant d'assurer qu'il s'agissait de la bonne (procédure) à appliquer au détriment du maintien de l'avion sur sa trajectoire (en espace RVSM).

Les concepteurs d'avions modernes considèrent les pilotes comme un simple rouage de la mécanique mettant en œuvre l'aéronef (le fameux « même ma concierge pourrait le piloter ! »), qu'il n'est nul besoin de leur fournir trop d'informations sur comment fonctionnent les autres engrenages, car cela risquerait de les faire dysfonctionner, qu'ils doivent juste appliquer les procédures, pas plus, pas moins. La formation et l'information se réduisent donc au strict minimum.

Si les circonstances n'étaient pas aussi dramatiques dans le cas de la mise en œuvre d'un avion de ligne avec des centaines de passagers, nous serions tentés de faire le parallèle avec le sketch de Gad Elmaleh sur le montage des meubles IKEA.

L'avenir que nous promettent les constructeurs reste dans la droite ligne de cette doctrine anti-pilote (comprendre anti-coûts financiers) et cherche même à l'amplifier, en particulier avec les SPO (Single Pilot Operation), et ce même s'il faut augmenter les risques en matière de sécurité des vols. Mais n'en doutons pas, des statistiques toujours plus « fines » et des matrices de risques « ajustées » viendront nous rassurer.

Plus qu'un débat sur la recherche de responsabilités, voire de culpabilité, le débat sur ce procès, pour nous, pilotes, devient un débat philosophique sur l'avenir de notre métier face aux volontés des constructeurs, et par voie de conséquence de leurs clients, les compagnies aériennes.

Le même débat aura lieu concernant les deux accidents du B737 Max.

Ce débat doit nous servir collectivement à gagner les prochaines batailles, car tout démontre dans ce procès que la Sécurité des Vols passe par la survie des Pilotes, opérateurs de ces avions complexes, que l'on doit considérer comme le dernier et seul maillon efficace de la Sécurité de nos Vols, de celles de nos passagers.

L'industrie aéronautique (constructeurs et direction des compagnies aériennes) doit faire confiance aux pilotes en les informant et en les formant de manière optimale et non en les rendant « aveugles » sciemment.

Les Pilotes ne sont pas un simple rouage à l'image d'un calculateur embarqué, ils sont ceux qui réussiront à les faire « fonctionner » lorsque ceux-ci dysfonctionneront.

Les Pilotes restent le seul vrai cerveau « embarqué » capable de cette prouesse cognitive.

Les Pilotes ne peuvent plus être écartés des processus de conception des avions, en particulier de leurs automatismes et des protections associées (et on parle bien de pilotes de ligne et non de pilotes d'essai !)

## **Semaines 5 et 6**

Ces deux semaines ont été principalement consacrées à l'audition des personnes morales mises en examen, à savoir Air France et Airbus (AIB). Le BEA a aussi été interrogé et son rôle dans la chaîne de Sécurité des Vols mérite d'être étudiée.

Le Tribunal a de nouveau fait la preuve de son expertise, y compris technique, sur le dossier de l'AF 447, il convient de le souligner.

### **La défense d'Air France**

Air France, personne morale mise en examen, avait dépêché M. Pascal WEIL, CDB AF à la retraite, pour répondre à l'interrogatoire du tribunal, des Procureurs, des Parties Civiles et des Défenses (AF et AIB).

Air France plaide toujours non coupable.

AF ne sait pas pourquoi « les » pilotes au cockpit ont agi ainsi en termes de trajectoire dans les toutes premières secondes suivant la déconnexion du PA et, en particulier, jusqu'au décrochage.

AF réfute l'idée que l'équipage était déstructuré comme ont pu le dire certains témoins (BEA, M. PARISIS/AIB...).

AF exprime les raisons de sa non-responsabilité : la communauté aéronautique n'avait pas une conscience aigüe de la dangerosité que représentait la perte des informations anémométriques. La Flight Safety Conference (FSC) d'AIB d'octobre 2008 n'a jamais mis en exergue un quelconque danger de sortie du domaine de vol. « Les ASR en notre possession n'étaient pas alarmistes..., les pilotes d'AF ont eu à leur disposition plusieurs possibilités d'être informés sur le sujet (note OSV A330/340 de novembre 2008, les publications Sûrvol d'octobre et décembre 2008, février 2009), les journées 4S avec l'OSV, les briefings instructeurs lors des séances de maintien des compétences ou lors des contrôles en ligne. »

AF n'en est certes plus à clamer haut et fort qu'elle a très bien fait son travail, mais plutôt qu'elle n'a pas fait d'erreurs en regard des connaissances de l'époque en matière de givrage dû aux cristaux de glace et des retours d'informations d'AIB (qui se faisaient néanmoins par moment attendre « un peu »), en particulier sur l'éventuelle amélioration de la fiabilité des sondes Pitot Thalès BA ou Goodrich comparée aux sondes AA.

L'information et la formation ont été faites puisqu'« un module IAS Douteuse était bien prévu sur la saison ECP 2008/2009 (certes en basse altitude, car en phase avec le retour d'expérience A320, mais un briefing haute altitude était bien prévu à cette occasion-là). »

En résumé, « nous ne savons pas si nous avons très bien fait notre travail, en revanche, nous ne pouvions faire mieux, ce qui était déjà bien et largement au-dessus du minimum réglementaire. »

- En s'exonérant de toute responsabilité ;
- En plaidant non coupable en tout ;
- En ne tentant pas d'expliquer le pilotage avant le décrochage par une information perfectible d'AF vers les pilotes en regard des ASR et des REX d'AF et des autres compagnies ;
- En ne dispensant pas une formation au simulateur perfectible en regard des ASR et REX d'AF et des autres compagnies ;
- En n'assumant aucune responsabilité dans la décision de ne changer les sondes Pitot qu'après panne et non par anticipation comme a pu le faire Air Caraïbes Atlantique (sur la base du Bulletin Service d'AIB de septembre 2007 qui stipulait jusqu'à octobre 2008 que les sondes Thalès BA amélioraient l'efficacité contre le givrage) ;
- En n'émettant aucun grief à l'encontre d'AIB, hormis quelques délais dans certaines réponses, mais sans même que puisse être notée par le Tribunal une obstination manifeste à les obtenir ;

## **La défense de la Direction d'Air France accable implicitement les pilotes de l'AF447 et préserve Airbus.**

### **La défense d'Airbus**

Airbus, personne morale mise en examen, avait dépêché M. Christophe CAIL, pilote d'essai, pour répondre à l'interrogatoire du Tribunal, des Procureurs, des Parties Civiles et des Défenses (AF et AIB).

« Personne ne connaît l'image radar de l'AF447. Pour autant, le pilote à droite s'est inquiété de l'image radar. Le CDB, vu sa réaction, ne semble pas inquiet. Et pour moi, l'image qu'ils avaient devant eux aurait dû les faire changer de route. »

« Faute du pilote, j'aurais fait mieux. »

« Le givrage des sondes Pitot est un non-événement dans la logique Airbus "panne + procédure" (voir J20), la preuve, pour tous les événements précurseurs du même type, l'avion ne s'est pas crashé ! »

En résumé : un avion infaillible, doté de procédures pour compenser toutes pannes.

Panne + procédure = gestion facile pour un pilote (d'essai, prévenu de la survenance de la panne et entraîné) : « Y a qu'à ! ».

Mais M. CAIL, pilote d'essai, reconnaitra finalement que :

« On n'y va pas la fleur au fusil, on y va petit à petit, car c'est risqué pour le vol, la machine. Les vols que nous avons faits, ce sont les vols de catégorie les plus élevés. Une fois qu'on a ouvert le domaine, qu'on maîtrise la partie domaine hors du domaine de vol, qu'on est à l'aise, on emmène les experts en démonstration. »

Nous qui pensions qu'il « suffisait » de maintenir la trajectoire ! Alors « M. Airbus », toujours aussi persuadé que l'accident est dû à une simple faute de pilotage, que vous auriez fait « mieux » dans les mêmes conditions (effet de surprise, de nuit, en IMC, non préparé et non formé à ce type de multiples pannes complexes) ?

Maintenir la trajectoire, depuis un bureau, sans avoir subi (fictivement) une perte de 340 ft, sans avoir un vario (fictif également) de - 600 ft/min, sans turbulence, sans les effets de nuit en IMC, pleinement éveillé et non fatigué, et dument formé au pilotage en loi hybride (Directe et 1G) à haute altitude... quand on est pilote d'essai qui refait le film après l'accident, en ayant à l'avance toutes les problématiques à gérer en tête, c'est probablement beaucoup plus facile.

**Pour se dédouaner de toutes fautes, la Direction d'Airbus a quant à elle choisi d'accuser sans détour les pilotes de l'AF447 d'être responsables de l'accident.**

## **Le rôle du BEA**

Les champs d'investigation du BEA posent question !

Le BEA a clairement exprimé qu'il n'entrait pas dans ses attributions/missions de remettre en cause la philosophie, la conception, la fiabilité des avions Airbus.

On comprend mieux sa sortie de l'été sur les prétendues violations de procédures par les pilotes d'Air France : « Si ce n'est l'avion, c'est donc son pilote ! »

**Si le BEA n'est pas mis en examen dans l'accident de l'AF447, il serait néanmoins temps que ses Directeurs (que nous distinguons bien des salariés du BEA : pilotes, ingénieurs ou autres techniciens) prennent une bonne fois pour toutes leurs responsabilités en de telles circonstances, à savoir enquêter sur le fonctionnement (et dysfonctionnements) systémique d'une entreprise, et ce depuis le niveau des opérationnels jusqu'aux plus hautes sphères directoriales... d'Air France et d'Airbus en particulier.**

## Semaine 7

Cette semaine a été consacrée à l'audition des parties civiles, familles des victimes.

Les témoignages sont emplis d'émotion. En 2022, nous les avons publiés, estimant que si les familles des victimes ont ressenti ce besoin de témoigner, alors, nous avons le devoir de les écouter (ce devoir d'écoute a été ignoré par les mis en examen, Airbus et Air France. Leurs dirigeants respectifs se sont fait remarquer par leur indigne absence lors des auditions des familles de victimes).

Aujourd'hui, dans le cadre d'une volonté de revenir uniquement sur le côté technique, nous avons fait le choix de ne pas les republier.

Seize ans après l'AF447, les propos des familles des victimes endeuillées résonnent néanmoins encore dans notre quotidien.

Leurs témoignages doivent nous rappeler que derrière la Sécurité des Vols, derrière un accident, derrière un procès, il y a surtout et avant tout des vies humaines.

228 n'est pas un chiffre à ranger dans les statistiques de l'industrie aéronautique, c'est le nombre de victimes, le nombre de familles endeuillées.

## Fin du procès

Le procès s'est achevé avec les plaidoiries des parties civiles, des défenseurs d'Airbus et Air France, et enfin du réquisitoire du Procureur de la République. Nous faisons le choix de ne pas les republier afin de permettre une analyse technique et neutre.

**"Le Parquet Général ayant fait appel de l'arrêt en correctionnel relaxant au pénal Air France et Airbus, un nouveau procès se tiendra du 28 septembre au 27 novembre 2025. ALTER sera présent."**

**À la mémoire de nos collègues disparus, de l'équipage et des passagers du vol AF447**



*Alter*

