

<https://fenvac.com/fin-de-la-recuperation-des-corps>



Fin de la récupération des corps du Rio-Paris au large du Brésil

- Revue de presse -

Publication date: lundi 6 juin 2011

Copyright © FENVAC - Tous droits réservés

PARIS (Reuters) - La récupération au large du Brésil des corps des victimes du vol Rio-Paris a pris fin le 3 juin et le navire Ile de Sein qui les a recueillis fait route vers la France, a-t-on appris mardi auprès des familles des victimes.

Le bureau d'Enquêtes et d'analyses (BEA) a confirmé que les opérations s'étaient achevées le 3 juin.

Depuis la découverte de l'épave au fond de l'Atlantique début mai, deux ans après la catastrophe, 104 corps considérés comme identifiables ont été remontés, selon un message de l'ambassadeur français chargé des relations avec les familles.

Ces corps s'ajoutent aux 50 qui ont été retrouvés dans les jours qui ont suivi l'accident de l'Airbus A330 d'Air France, qui a fait 228 victimes le 1er juin 2009.

Le navire Ile de Sein, à partir duquel ont été menées les recherches, doit rejoindre le port de Bayonne, dans le sud de la France, via Las Palmas, dans l'archipel espagnol des Canaries, selon la note de l'ambassadeur Philippe Vinogradoff transmise à Reuters par une association de victimes.

"Le navire est en route pour Las Palmas où la démobilisation interviendra le 9 juin", précise le BEA dans un communiqué.

Dans le courant de la semaine prochaine, il rejoindra le port de Bayonne, "d'où les pièces de l'avion seront transférées à Toulouse, dans un hangar de la DGA/Technique et les corps acheminés vers un institut médico-légal", ajoute-t-il.

La gendarmerie du transport aérien, chargée de l'enquête, estime qu'une identification des corps est possible en dépit du long séjour des victimes par 3.900 mètres de fond.

En dépit de la confirmation du rôle déclencheur de la panne des sondes de vitesse Pitot, les causes exactes de l'accident du vol AF 447 n'ont toujours pas été élucidées.

Grâce aux boîtes noires repêchées début mai, le Bureau d'enquêtes et d'analyse (BEA) a pu retracer, minute par minute, le film des dernières minutes du vol.

Il a établi que l'A330 avait décroché alors que les pilotes avaient des informations de vitesse contradictoires et effectué une chute de trois minutes 30 avant de s'abîmer dans l'Atlantique.

Ce scénario a donné lieu à des interprétations contradictoires entre la compagnie, le fabricant de l'avion et divers experts.

Air France insiste sur le rôle prépondérant de la panne des sondes Pitot, qui a entraîné la déconnexion du pilote automatique et la perte des protections de pilotage associé.

Le SNPL, principal syndicat de pilotes, incrimine également les sondes Pitot. Mais certains pilotes reprochent à la compagnie de ne pas avoir acquis un système baptisé Buss (Back Up Speed Scale) qui aurait permis de récupérer l'avion même en cas de panne des sondes. Des experts proches d'Airbus soulignent, eux, la mauvaise gestion du

décrochage par les pilotes.

Gérard Bon, édité par Yves Clarisse - lePoint.fr publié le 7 juin 2011
