

Crash d’EgyptAir : l’Airbus était-il en état de voler ?

jeudi 28 septembre 2017, par [Thémis](#)

Les juges parisiens veulent savoir si l’appareil était bien en capacité de décoller. Des incidents avaient été relevés sur les vols précédents.

Les investigations se multiplient sur le crash du vol d’EgyptAir MS 804 en mai 2016 qui avait fait 66 morts, dont 15 Français. Selon nos informations, les trois juges parisiens chargés de l’enquête ont désigné de nouveaux experts par ordonnance, en date du 5 septembre 2017, pour « dresser un état de la maintenance des appareils de la compagnie ». Ils cherchent à évaluer si l’Airbus A320, qui a décollé de Roissy pour son dernier vol de la journée vers Le Caire (Egypte), était « bien en capacité » d’effectuer cette liaison après une série d’alertes électriques relevées plus tôt dans la journée lors des précédentes rotations.

Une expertise en lien direct avec celle décidée en mai, et révélée par notre journal, sur l’analyse de « comportement » des batteries d’un téléphone portable et d’une tablette de marque Apple emportés par le copilote dans le cockpit. Là, des experts doivent déterminer si ces produits dotés de batteries au lithium et branchés sur deux prises aux courants différents auraient pu être à l’origine d’un emballement thermique et d’un feu dans le poste de pilotage.

Alertes électriques

La justice française — qui enquête parallèlement aux autorités égyptiennes — entend « vérifier si la mise en œuvre de la liste minimum des équipements » a été opérée correctement au moment du départ de Roissy. Cette liste consiste à inspecter les instruments de bord et à purger les incidents signalés (équipements informatiques et avioniques) pour s’assurer qu’ils sont en état de fonctionner. Une procédure classique et obligatoire pour tous les équipages et techniciens avant le décollage.

Les juges veulent savoir si « l’appareil était en état de réaliser le vol prévu ». Des alertes électriques avaient en effet été relevées lors des décollages précédents, mais elles n’avaient eu aucune conséquence. Les magistrats demandent aussi aux experts de vérifier « si les techniciens de l’aéroport de Roissy disposaient des qualifications professionnelles nécessaires ». Il s’agit de mettre à plat l’état de maintenance de l’Airbus de la compagnie nationale égyptienne, faute de coopération « sincère » avec les autorités égyptiennes.

L’avion avait effectué, le jour fatal, une liaison entre l’Érythrée et l’Égypte, avant de repartir pour la Tunisie et rejoindre à nouveau la capitale égyptienne puis Paris. Il en décollait à 23 h 9 avec un nouvel équipage pour cet ultime vol. L’Airbus A320 plongera dans la mer, sans émettre aucun signal de détresse...

Les deux principales hypothèses des enquêteurs

* Toutes les pistes ont été envisagées pour expliquer la perte de l’avion, y compris la piste terroriste qui n’est plus l’hypothèse privilégiée.

- L’attentat à la bombe : une hypothèse soutenue d’emblée par l’Égypte pour exonérer la compagnie de

toute responsabilité dans ce cas. L'occasion surtout de mettre en cause la sûreté de l'aéroport de Roissy. Mais cette piste a été depuis balayée par les enquêteurs français de la gendarmerie et ceux du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) des accidents aériens. Contrairement à ce qu'affirmaient les autorités égyptiennes aucune trace d'explosifs n'a été retrouvée sur les corps des victimes. Tous ceux qui ont approché cet avion lors de la dernière escale, techniciens, aviateurs, bagagistes, agents de nettoyage, ont été « criblés », c'est-à-dire qu'ils ont fait l'objet d'enquêtes, par les investigateurs qui se sont également intéressés aux bagages. Selon la formule l'avion est parti « vierge » de Paris pour Le Caire.

- Des batteries qui surchauffent. Au moment de son départ de Roissy, les enquêteurs de la gendarmerie des transports aériens (GTA) ont découvert que le co-pilote avait déposé sur l'auvent du tableau de bord une tablette iPad, un téléphone iPhone ainsi que des flacons de parfum achetés dans les boutiques de l'aéroport. Le téléphone et la tablette, équipés de batteries au lithium font actuellement l'objet d'une expertise judiciaire car leur « emballage thermique » aurait pu provoquer une explosion suivie d'un incendie.

En effet, les premières alertes transmises par le système de maintenance automatisé dit Acars ont révélé que les premiers points chauds ou d'élévation anormale de la température, au moment de la perte de l'appareil, provenaient des vitres du cockpit contre lesquelles ces deux produits avaient été déposés. Deux produits branchés sur des prises d'alimentation électrique non adaptées dans le poste de pilotage. D'où une seconde expertise chargée d'établir si les circuits électriques de l'appareil étaient, ou non, en bon état.

Date : 28/09/17

Auteur : Jean Marc Ducos

Source : Le Parisien