

La disparition du vol d'AirAsia, aux raisons encore largement inconnues, soulève de nombreuses interrogations.

### □ □ **La chute d'un avion en plein vol devient-elle un danger parmi d'autres?**

C'est l'un des grands principes du transport aérien récent qui est peut-être remis en cause. Il était répété à l'envie que les crashes ne survenaient que lors des phases dangereuses, l'atterrissage et le décollage, mais jamais ou presque une fois atteinte l'altitude de croisière. Or, en 2014, quatre accidents ont eu lieu en plein vol avec des appareils tous bien entretenus. Certes, [les cas du MH17](#), touché par un missile au-dessus de l'Ukraine, et celui du [MH 370](#), en butte à une mystérieuse manœuvre des pilotes, sont des cas à part, largement imprévisibles. Mais

[le vol AH 5017](#)

qui s'est écrasé en juillet alors qu'il reliait Ouagadougou à Alger semble avoir été victime d'un orage plus d'une heure après avoir quitté le sol. Et pour l'heure rien n'indique que l'A320 d'

[AirAsia](#)

ait rencontré des problèmes extraordinaires. En 2009, le

[Rio-Paris](#)

d'Air France avait lui aussi décroché en plein vol avant de s'abîmer dans l'Atlantique.

### □ □ **Les conditions météo peuvent-elles expliquer le crash?**

Les images satellite enregistrées juste avant la disparition de l'avion sont parfaitement habituelles pour la région et la saison. Elles n'ont rien de particulièrement épouvantables: des centaines et des centaines d'avions s'en accommodent tous les jours. Par ailleurs, l'Airbus d'AirAsia avait deux avions sur sa gauche très près de lui, l'un devant et l'autre derrière. Si les pilotes ont demandé à monter, c'est probablement pour être en ciel clair ou pour espérer moins de turbulences, mais en aucun cas pour passer au-dessus des cumulonimbus, ce qui est très dangereux. Par ailleurs, un pilote précise: «On contourne les cumulonimbus par évitement latéral et certainement pas vertical sauf si on peut s'assurer une marge au-dessus du cumulonimbus qui serait d'environ 5000 pieds.» En résumé: la météo ne peut en aucun cas à elle seule expliquer un accident.

### □ □ **L'avion a-t-il décroché avant de disparaître des écrans radars?**

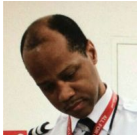
Un décrochage est, d'une façon générale, lié à une diminution excessive de la vitesse. Or l'avion était en croisière à 10.500 mètres d'altitude à une vitesse sol de 868 kilomètres par heure. De plus, l'Airbus A320 est protégé du décrochage par ses commandes électriques

automatiques. En l'absence de panne qui affecterait les possibilités des calculateurs, si l'avion approche des grandes incidences de vol, les commandes de vol l'emportent sur les actions du pilote et maintiennent l'avion en sécurité. Si la poussée était insuffisante pour une raison quelconque, alors l'avion descend. Ce fut le cas lors de l'accident d'Habsheim d'Air France en juin 1988 lors d'un meeting aérien en Alsace. Mais ces protections n'existent plus en mode «alternate law», c'est-à-dire quand les paramètres ne sont suffisants pour que les commandes électriques puissent faire leur travail. À ce moment-là, le pilote automatique se déconnecte, l'équipage doit alors prendre le relais tout seul.

### □ □ Y a-t-il eu surcharge de l'appareil?

L'avion a décollé avec une masse de 63.624 kg, c'est-à-dire quasiment dix tonnes plus léger que la masse maximale autorisée au décollage (73.500 kg). Il avait à bord 8.300 kg de fuel au moment du décollage. Son autonomie ne dépassait pas quatre heures. Si l'on admet que les indications radars ont disparu au bout d'une heure de vol, l'avion disposait alors encore de trois heures de vol. Par ailleurs, la masse de l'avion lui permettait aisément de monter encore plus haut sans difficulté ni danger particuliers.

### □ □ L'expérience du copilote français était-elle suffisante?



Rémi Plesel. DR

À 45 ans, Rémi Plesel [ne cumulait que 2.275 heures de vol](#), ce qui représente, de l'avis des professionnels, une «très faible expérience». Il était chez AirAsia depuis trois ans selon ses proches. L'homme, après une carrière chez Total, avait choisi de changer de carrière et de devenir pilote. [Toujours selon sa](#)

[famille, il avait passé sa licence de vol aux États-Unis](#)

. Mais on ignore de combien d'heures de vol il disposait sur A320. Une question cruciale pour déterminer le rôle de l'équipage dans la disparition du vol.

### □ □ Les compagnies low-costs sont-elles moins sûres?

[AirAsia est l'une des plus grosses compagnies à bas coût d'Asie](#) . «Les low-costs sont soupçonnées de rogner sur la sécurité. C'est une erreur. Elles sont plutôt plus sûres que les autres car elles se savent très surveillées et ne peuvent se permettre des accidents. Ryanair, qui est la plus grande compagnie d'Europe, ou easyJet, en dépit de très nombreux vols, n'ont

## La météo ne peut seule expliquer la disparition du vol QZ8501 - Casablanca

Écrit par Administrator

Lundi, 29 Décembre 2014 18:32 -

---

jamais eu d'accident», souligne Jacques Bankir, consultant et ancien dirigeant de plusieurs compagnies. «Bien sûr, il existe dans le low-cost comme ailleurs du bon et du moins bon. Mais AirAsia dispose d'une très bonne réputation.»

[Joomla SEO powered by JoomSEF](#)