



Disparition du Boeing 777 du vol MH 370 : à Balma, l'enquête technique est bouclée

Par [La Dépeche](#)

Région : [Asie](#), [Océanie](#)

Mondialisation.ca, 24 août 2015

[ladepeche.fr](#) 21 août 2015

L'article qui suit est le rapport qui est apparu sur le site français LaDepeche.fr, indiquant que les enquêteurs ayant examiné le flaperon retrouvé à la Réunion ont été incapables de trouver la moindre preuve le liant à MH370 .

Les experts toulousains de la direction générale de l'armement ont terminé l'expertise du flaperon retrouvé à La Réunion. Rien ne permettrait de certifier à 100 % son appartenance au MH370!

À [Balma](#), près de Toulouse, l'analyse technique du flaperon d'aile supposé appartenir au Boeing de la Malaysia Airlines est terminée. Les ingénieurs toulousains ont effet remis leurs conclusions au Parquet de Paris qui est en charge de l'enquête judiciaire. Pour l'instant rien n'a filtré de leurs observations. «L'équipe d'enquête dirigée par les Français pour examiner le flaperon a conclu la première phase de son travail d'inspection», a annoncé depuis Sydney le Bureau australien de sécurité des transports (ATSB).

Un faisceau de présomptions

«Les autorités françaises, en consultation avec la Malaisie, rendront compte des progrès le moment venu», ajoute l'ATSB. Les autorités judiciaires gardent en effet le silence et se refusent à tout commentaire. Selon nos informations, les experts n'auraient trouvé aucun élément technique irréfutable qui permettrait de certifier à 100 % que cette pièce appartient bien au vol MH370. «La conclusion des experts n'est que le volet technique de l'enquête judiciaire qui, elle, poursuit son cours» tempère un proche du dossier. Seule certitude pour l'instant, le flaperon qui a été transféré de l'île de La Réunion à Toulouse le 5 août dernier, correspond bien à un élément mobile d'une aile de Boeing 777. Le représentant du constructeur américain Boeing l'a très rapidement confirmé dès son arrivé sur place au centre DGA Techniques Aéronautiques (DGA TA) de Balma. Si le procureur-adjoint de la République de Paris a fait part de «très fortes présomptions» sur l'appartenance de cette pièce à l'avion du vol MH370 disparu depuis dix-huit mois, c'est en raison d'un faisceau de présomptions concordantes.

Tout d'abord, la pièce appartient bien au modèle d'avion correspondant à celui de la Malaysia Airlines, un Boeing 777. Par ailleurs, aucun autre avion de ce type hormis celui de la compagnie malaisienne n'a été signalé manquant.

Ensuite, la trajectoire de la pièce d'aile qui s'est échouée sur une plage de La Réunion correspond bien aux courants marins qui relient la zone de recherches de l'épave de l'avion au département d'outre-mer français. Enfin, les coquillages retrouvés accrochés sur le flaperon appartiennent par ailleurs à une espèce endémique du Sud de l'océan indien où est censé avoir disparu l'appareil.

Selon un expert aéronautique toulousain qui a requis l'anonymat, l'élément de la voilure n'aurait pas flotté pendant plusieurs mois à la surface de l'eau mais aurait dérivé, plongé entre deux eaux à quelques mètres de profondeur. Selon Jean-Paul Troadec, ancien président du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA), l'état du flaperon, même s'il n'est pas intact, indique qu'il n'y a pas eu d'impact violent avec la surface de l'océan. «Si cela avait été le cas avec le MH370, on aurait pu s'attendre à des débris bien plus petits que ce flaperon», a commenté l'expert.

Michel Polacco, Pilote, spécialiste de l'aéronautique, de la défense et de l'espace

«Seules les boîtes noires lèveront le mystère»

Que pensez-vous de l'analyse technique menée à Toulouse ?

C'était une conclusion à laquelle on pouvait s'attendre car chaque morceau de métal qu'on récupère d'un avion ne possède pas toujours un identifiant qui permet d'associer le débris à un avion avec certitude. Mais soyons clairs : des flaperons de Boeing 777, il n'y en a pas qui traînent dans le monde. C'est l'un des deux seuls qui sont portés manquants. Le second doit être au fond de l'océan au large de l'Australie. Il s'agit obligatoirement du Boeing du vol MH370.

Que nous a appris le flaperon ?

Nous savons, vu sa taille, que l'avion n'a pas été pulvérisé lors son entrée dans l'océan. Le flaperon était plutôt en bon état et laisse penser que l'avion s'est vaché sur l'eau faute de carburant. Je ne pense pas que la cellule de l'avion se soit brisée en de nombreux débris.

Pourquoi le Parquet de Paris est-il si prudent dans ses déclarations ?

Tout simplement parce qu'il y a toujours un décalage entre la vérité juridique et la vérité technique qui procède beaucoup par des déductions logiques. Là, la Justice cherche une affirmation alors que les experts aéronautiques ne peuvent travailler que sur des certitudes scientifiques.

Trouver l'épave sera-t-il le seul moyen de comprendre ce qu'il s'est passé ?

C'est évident ! On a déjà tout imaginé : une explosion en vol, une dépressurisation, un incident dans les soutes, etc. On a d'abord cherché dans le Golfe de Thaïlande avant de s'apercevoir que c'était le mauvais endroit. La piste Nord - Sud est ensuite apparue la plus évidente mais, les secours ont perdu un mois. Largement de quoi laisser dériver les débris.

Que pourraient nous apprendre les boîtes noires ?

Seules les boîtes noires lèveront une part du mystère. Avec l'enregistreur de données de vol

(FDR) nous obtiendrons une multitude d'informations sur le pilote automatique ou les décisions qui ont été prises, comment l'avion s'est arrêté, mais nous n'apprendrons pas les motivations du pilote : criminelles, terroristes ou pathologiques? L'enregistreur des conversations pourra nous indiquer si des alarmes sonores se sont déclenchées dans le cockpit ou si quelqu'un a essayé d'enfoncer la porte du poste de pilotage par exemple.

Recueilli par Gil Bousquet

La source originale de cet article est ladepeche.fr

Copyright © La Dépeche, ladepeche.fr, 2015

Articles Par : La Dépeche

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexacts.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site Mondialisation.ca sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de Mondialisation.ca en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

Mondialisation.ca contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca