

Crash Airbus de Yemenia Airways : l'essentiel qui dérange.

"Elle a 13 ans, c'est une miraculée et elle témoigne . . . mieux que les boîtes noires !".

Next-up organisation 02 07 2009

Bahia Bakari une adolescente de 13 ans qui voyageait avec sa mère a survécu à l'accident de l'Airbus A310-300 immatriculé 7O-ADJ du vol IY 626 de Yemenia Airways qui s'est abîmé en mer (océan indien) en phase de la procédure du deuxième atterrissage à quelques dizaines de kilomètres de l'aéroport de Moroni Hahaya, sur l'archipel de la Grande Comore.

Elle avait été retrouvée vers 3 h du matin, après avoir passé plus de 10 heures dans l'eau au milieu des débris de l'avion. « On a essayé de jeter la bouée, elle n'a pas pu la prendre. J'ai dû sauter pour la récupérer », a déclaré l'un de ses sauveteurs. Seule rescapée du crash du vol de Yemenia Airways pour l'instant, elle souffrait d'hypothermie lors de son sauvetage, l'adolescente est actuellement hospitalisée à Moroni, la capitale Comorienne.

Elle souffre d'une clavicule cassée et de brûlures aux genoux, mais son l'état de santé n'est pas inquiétant selon les médecins. Ce voyage vers les Comores, elle le faisait avec sa mère, qui a péri dans l'accident.



Baya Bakari à l'hôpital de Moroni [ZOOM](#)

Kassim Bakari son père domicilié à Corbeille (Essonne) a pu s'entretenir au téléphone avec sa fille miraculée.

Il décrit sa fille comme fragile et sachant à peine nager. "Elle n'a rien senti et s'est retrouvée dans l'eau. Elle a entendu des gens parler mais ne voyait personne dans la nuit. Elle a été éjectée de l'avion, on l'a éjectée. Elle s'est retrouvée à côté de l'avion."

Indépendamment que ceci sous entend qu'il y avait des survivants au crash, Bahia Bakari a aussi déclaré que l'avion s'est retrouvé dans le noir et a plongé (Ndlr en terme aéronautique : piqué).

Ces événements se produisant à moyenne voire basse altitude en phase de décollage pour une deuxième procédure d'atterrissage, cela explique aussi que l'avion ne se soit pas totalement et violemment désintégré.

Le crash ressemble à un amerrissage catastrophique sous un angle inapproprié, ce qui à tout de même provoqué la désintégration de l'avion.

Si les causes exactes de l'accident ne sont pas encore déterminées (vétusté de l'appareil, conditions météo, etc...) il n'en demeure pas moins que dans ce crash, contrairement à d'autres, il y a au moins une rescapée miraculée qui peut témoigner de ce qu'elle a vu en tant que passager.

Si son témoignage peut balayer déjà un grand nombre de spéculations possibles, comme une désintégration en vol, une explosion, etc . . . il n'en demeure pas moins, contrairement à ce que l'on peut penser au premier abord, qu'il peut par contre fortement "compliquer" les conclusions de l'enquête dite officielle.

En effet que l'on trouve ou pas les boîtes noires, cela ne changera rien, car par expérience nous savons que leurs décryptages et analyses n'ont presque jamais apporté de certitudes sur la cause des accidents.

Les instructions des enquêtes étant souvent réalisées par des "experts" qui ressembleraient en profil de finalité d'expertise aux mêmes experts dits officiels qui se penchent et s'extériorisent sur la problématique sanitaire de la téléphonie mobile.

Néanmoins avec une rescapée il sera plus difficile d'envisager des conclusions de type "stéréotypées habituelles".

En d'autres termes concernant ce crash, **les éléments qui ne sont pas des suppositions mais des certitudes**, démontrent que l'avion a eu une panne électrique (générale ou pas nous ne le savons pas), puis un piqué fatal en basse altitude à environ une vingtaine de kilomètres de la côte.

Il y a déjà eu d'autres précédents d'incidents ou accidents qui présenteraient une similitude, notamment, sur l'A310 du vol 381 de la TAROM le 24 septembre 1994 en approche sur Orly qui effectue une montée brutale, suivie d'un décrochage et d'un piqué, que le pilote rattrape à 240 m du sol seulement. Les 186 passagers et membres d'équipage ne sont pas blessés. L'enquête du BEA a conclu à une faute de pilotage, plus précisément à une mauvaise gestion du pilote automatique, ce qui est très étonnant.

Plus grave le 31 mars 1995 le crash d'un A310 juste après le décollage de Bucarest après le blocage inexplicable des systèmes d'asservissement de la commande de puissance d'un moteur. Toutes les personnes à bord sont décédées.

[\[Wikipedia TAROM\]](#)

Que l'Airbus A310-300 de Yemenia Airways soit en état de vétusté ou de défaut d'entretien semble évident, mais cela n'explique pas une avarie grave qui aurait provoqué le crash, celui-ci étant toujours la conséquence d'une conjonction d'éléments. Dans le cas présent il y a eu d'abord une panne électrique qui pourrait bien s'apparenter à la conséquence d'un bug, souvent récurrente mais pas majeure en haute altitude [\[Dossier incident A330 Qantas\]](#), qui pourrait avoir son origine dans le non-respect [des normes de Compatibilité et d'Immunité ElectroMagnétique](#).

Les Airbus A310-300 sont des avions à commandes dites faussement mécaniques, car en réalité, se sont des commandes asservies comme dans tous les avions dits modernes mais d'ancienne génération, sans avionique.

Il est constaté depuis de nombreuses années, surtout au lendemain du crash de Charm-El-Cheikh que les accidents deviennent comme par hasard subitement inexplicables, malgré les boîtes noires qui devaient apporter les certitudes sur l'origine des accidents. Cela devient même une généralité, avec l'approche de l'Airbus de Perpignan et son crash en Méditerranée vu en direct par de nombreux témoins.

Next-up organisation recherche tous témoignages sur les crashes de Charm-El-Cheikh et de Perpignan (> Dossiers). contact@next-up.org

En fonction des éléments connus il est possible de reconstituer avec exactitude les trajectoires du vol local jusqu'au crash.

Vers 01h 30 l'Airbus Yemenia Airways se présente en phase finale d'approche de l'aéroport de Moroni dans des conditions météo peu favorables (flèches rouges). Plusieurs dizaines de personnes qui attendent les passagers sont présentes à l'aéroport, ce qui est tout à fait normal. Il est aussi de notoriété publique que certaines personnes par insouciance téléphonent avec leurs mobiles pour annoncer leurs arrivées, idem pour des personnes au sol qui essaient d'avoir la liaison avec l'avion. Que ces liaisons se réalisent ou pas cela n'a pas d'importance en soi en terme d'irradiation, les mobiles des passagers émettent à forte puissance dans leurs recherches, l'avion faisant office de cage de Faraday.

C'est d'ailleurs une des possibles causes du bug et du crash du [Boeing 777 de la British Airways à l'aéroport d'Heathrow](#) où les passagers pour annoncer leurs arrivées peuvent "accrocher" les antennes relais d'Hounslow situées à moins de 180 mètres de la trajectoire d'approche, ceci évidemment n'a jamais été démontré, **ni même étudié dans le rapport officiel d'enquête.**

Pour l'Airbus de Moroni, le vent souffle à 25 nœuds avec des rafales à 35 nœuds (60 Km/h), mais en sus cela se présente mal car l'approche initiale est réalisée dans le mauvais sens de la piste qui n'a qu'un ILS (Instrument Landing System - système d'approche et d'atterrissage aux instruments).

Les conditions normales d'atterrissage n'étant pas réunies, le pilote décide de faire une nouvelle approche en MVL (Manœuvre à Vue Libre) classique, mais un peu plus délicate. Il survole approximativement la piste (de nombreux témoins assistent au passage de l'avion à environ 50 mètres du sol) et dégage pour effectuer une large boucle (flèches bleues) selon la procédure prévue pour effectuer une nouvelle approche finale à vue. C'est en réalisant ce circuit que l'avion se crashe en mer dans les conditions que l'on connaît au large du village de Mitsamiouli.

Concernant l'enquête :

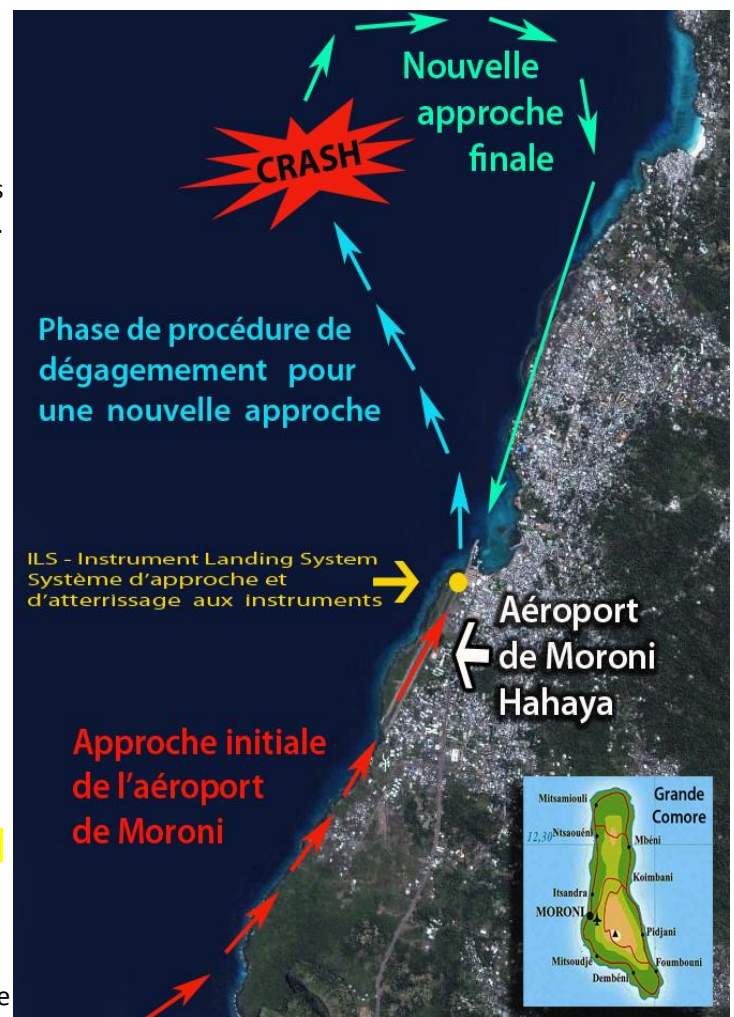
Il est fortement envisageable et surtout facile à prouver par un relevé le nombre de tentatives ou de communications de téléphonies mobiles pendant cette période et jusqu'au crash, si celles-ci existent. Si ce nombre est élevé, c'est à dire que de nombreuses connexions mobiles ont été établies, ceci est d'autant plus plausible que l'avion rencontrait quelques difficultés d'atterrissage, il est aussi normal que la charge des rayonnements en CEM ambiants dans la carlingue **puisse dépasser les seuils d'immunité électromagnétique et provoquer des dysfonctionnements d'ordres électriques,** etc ...

- La question étant maintenant de savoir si l'enquête va se réaliser "comme d'habitude", c'est-à-dire en excluant d'entrée cette hypothèse comme pour le crash de Charm-El-Cheikh et autres.

- Le problème étant maintenant qu'il y a Bahia, la rescapée miraculée unique survivante et unique témoin du crash "qui parle ...mieux que les boîtes noires!". C'est inespéré et essentiel pour l'enquête et la . . . justice.

France 2 JT 1^{er} Juillet 2009 :

[Témoignages de Kassim Bakari et Zaitoune Abdallah Cheick \(évocation de "bug"\) \[reportage vidéo HD\]](#)



Approches Moroni Airbus A310-300 vol IY 626 de Yemenia Airways
[ZOOM](#)