

# Crash Airbus Yemenia le Scandale ?



## la Vérité

Bahia

- Partie 1 -

Rappel des faits et des premières analyses



[\[Dossier du 02 07 2009\]](#)

Des 153 personnes à bord de l'Airbus A310-300 7O-ADJ du vol IY 626 de Yemenia Airways qui s'est abîmé dans l'océan Indien au large des Comores le 30 juin 2009, une seule a survécu, Bahia Bakari, une adolescente de 13 ans.

- Partie 2 -

Le scandale, la réalité et l'analyse des faits,  
l'hypothèse du crash, la question au BEA  
Le livre "Moi Bahia, la miraculée"

## Suite du [dossier grand public en date du 2 juillet 2009 \[click\]](#)

Les boîtes noires, CVR (Cockpit Voice Recorder) et FDR (Flight Data Recorder) de l'Airbus A310 de la Yemenia Airways ont été localisées et repêchées à la fin août 2009 par un robot sous-marin par 1 200 mètres de fond.

Avec l'enquêteur principal chargé de ce dossier au BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses) et les enquêteurs Comoriens elles ont été rapatriées en France le 31 août afin d'y être examinées. Composée d'enquêteurs Comoriens, Yéménites et Français, la commission d'enquête sur l'accident est conduite par les autorités Comoriennes, avec notamment le soutien technique du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses (BEA), chargé pour la France des enquêtes sur les accidents aériens. Une enquête judiciaire a également été ouverte au parquet de Bobigny.

Le 22 octobre 2009 les experts de l'Institut de Recherches Criminelles de la Gendarmerie Nationale (IRCGN) ont décrypté l'une des boîtes noires de l'Airbus A310, la CVR (Cockpit Voice Recorder) qui correspond à l'enregistrement des quinze dernières minutes de conversations et des bruits dans le cockpit avant le crash.

La piste 1 correspond à celle d'un micro du casque d'un des pilotes, qui enregistre les conversations dans le cockpit, la piste 4 est associée à un micro d'ambiance placé dans la cabine de pilotage, à un mètre des pilotes. Suivant le rapport il en résulte que : *"Les pistes 1 et 4 sont très et extrêmement bruitées" "les alarmes sonores sont pour la plupart identifiées" et "qu'aucun bruit d'explosion n'a été décelé"*. L'absence de bruit d'explosion semble corroborer la thèse du démantèlement de l'avion lors du crash au contact de l'océan Indien.



Le FDR (Flight Data Recorder) de l'Airbus A310 de la Yemenia Airways

Les experts rajoutent que *"l'étude de la fréquence vocale d'alimentation des instruments de bord ne montre pas de saut brusque. Une légère évolution du niveau moyen est cependant visible 11 minutes avant le crash."* Les experts de la gendarmerie n'expliquent pas cette "montée du son". Y a-t-il eu un affolement, un incident à bord de la cabine ? Les experts, pour l'heure, ne se prononcent pas. Les pistes 2 et 3, qui concernent les communications radio avec la tour de contrôle de Moroni, n'ont pas encore été retranscrites.

Selon le journal la Provence qui a consulté un pilote de ligne, celui-ci explique que *"l'appareil n'était en tout cas pas à cet instant, soit à 11 minutes du crash, en phase d'atterrissage, l'Airbus devant se trouver alors à 5.500 mètres d'altitude"*. Selon l'AFP qui cite une source proche du dossier, l'hypothèse d'une défaillance d'un signal de réception dans l'avion, servant à positionner l'avion par rapport à la piste lors de l'atterrissage, est également envisagée.

Reste que, pour les experts, il est indispensable pour en savoir plus d'attendre l'analyse de l'autre boîte noire sur les données de vol (FDR Flight Data Recorder) et l'audition de Bahia, 14 ans, la seule survivante du crash défendue par l'avocate marseillaise Sophie Bottai, qui pourraient peut être permettre d'éclairer le mystère de la 11e minute.

## Scandale, imbroglio et chape de plomb sur le crash de l'Airbus A310 de la Yemenia

Le jeudi 4 février 2010, lors d'une conférence de presse une nouvelle figure fait face aux journalistes, il s'agit de Jean-Paul Troadec le nouveau directeur du BEA (Bureau Enquête Analyses) depuis le 2 octobre 2009, celui-ci laisse clairement entendre une version : le crash de l'Airbus A310 de Yemenia pourrait avoir été causé par une erreur humaine. *"la seule chose que nous pouvons dire est qu'il n'y a pas de problème technique sur l'avion, ni trace d'explosion"*... néanmoins prudent, ayant certainement conscience de la portée de ses propos il rajoute *"Nous sommes dans une situation difficile car depuis trois mois, l'enquête est au point mort"*. *"Les enregistreurs de vols sont toujours ici, on les a lu intégralement à l'exception de deux fichiers qui ne sont pas essentiels pour comprendre ce qui s'est passé"*, a-t-il encore expliqué. Le directeur a indiqué qu'il était exclu de procéder à une nouvelle analyse des boîtes noires.



Jean-Paul Troadec  
le nouveau directeur du BEA  
(Bureau Enquête Analyses)

"Décrypter" les propos de Jean-Paul Troadec est assez simple : "Rien ne va plus dans la commission d'enquête, il y a des interférences qui n'ont rien de techniques qui parasitent !."

En effet à ces déclarations la réaction ne s'est pas fait attendre : La relecture des boîtes noires de l'A310 de Yemenia Airways va être confiée à une agence américaine, a confirmé une source proche de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile des Comores. Les autorités Yéménites avaient déjà demandé depuis novembre dernier une contre expertise de l'enquête menée par le Bureau d'Etude et d'Analyses (BEA) Français. Elle considérait que le BEA n'avait pas pu récupérer une partie importante des données des enregistreurs de vol de l'appareil.

Paul-Louis Arslanian, directeur du BEA était-il trop prolix ?  
Dans un entretien avec les avocats et familles des victimes, l'ex-Directeur du BEA et médiatique Paul-Louis Arslanian, avait indiqué que les conversations entre l'équipage à bord du vol IY 626 et la tour de contrôle de Moroni étaient très bonnes. "Rien ne laissait entrevoir le moindre problème ni la moindre inquiétude par rapport au vol", avait-il confié, selon Mihidhoir Ail, avocat au barreau de Paris.



Paul-Louis Arslanian Directeur du BEA

## Paul-Louis Arslanian "crashé en plein vol"

Comme par hasard, Paul-Louis Arslanian qui avait en charge l'autre enquête très sensible sur le crash de l'autre Airbus du vol Air France Rio-Paris, est curieusement et subitement parti à la retraite le 5 octobre 2009, raison officielle : ayant atteint la limite d'âge de 65 ans !.

Pourtant lors la grande conférence de presse très médiatisée sur l'ouverture de l'enquête du BEA de crash de Airbus du vol Air France Rio-Paris, rien ne laissait envisager cette éventualité car il avait clairement laissé entendre qu'il allait mener jusqu'à son terme cette importante enquête.

D'ailleurs il est légitime de se poser la question, pourquoi continuer à rechercher les boîtes noires de l'Airbus du vol Air France Rio-Paris puisque paradoxalement les boîtes noires censées donner les renseignements et paramètres nécessaires à la compréhension d'un crash, n'ont jamais démontré officiellement dans l'absolu les causes d'un crash.

## Le BEA discrédité :

Les propos de Jean-Paul Troadec nouveau directeur du BEA ne tiennent pas la route, ils contredisent l'analyse de nombreux paramètres qui convergent sur une conjonction de problèmes d'ordres techniques et non sur l'accréditation majeure d'une défaillance humaine.

Aujourd'hui, plus qu'hier la thèse du dépassement du seuil d'immunité de la Compatibilité Électromagnétique semble une cause de plus en plus plausible du crash de l'Airbus A310 de Yemenia, mais il n'y a aucun doute que cela nécessite pour les investigations une volonté politique ce qui ne semble pas le cas actuellement (pression lobbies ?) .

Autre problème pour le BEA : La problématique majeure et totalement inusitée qui brouille les cartes du scénario habituel du BEA s'appelle Bahia !

C'est la meilleure "boîte noire" du monde que rien ne pourra parasiter, c'est un témoin oculaire majeur pour la justice.

Dès les premières heures, dans le feu de l'action Bahia a beaucoup parlé, pour des profileurs spécialisés ayant des connaissances pluridisciplinaires (champs électromagnétiques, compatibilité EM et aéronautiques) ses propos ont évidemment été analysés, mais aussi corrélés avec tous les paramètres techniques connus (avérés) du vol et in situ afin de pouvoir bâtir un scénario crédible du crash sur l'hypothèse de la Compatibilité Électromagnétique.

## L'essentiel des dernières minutes avant le crash dans l'océan Indien de l'Airbus A310, de la Yemenia :

L'Airbus A310-300 7O-ADJ, ancienne génération, de Yemenia Airways est en trajectoire de vol d'approche finale de l'aéroport de Moroni, Prince Said Ibrahim, code FMCH, le vent souffle à 25 nœuds avec des rafales à 35 nœuds (60 km/h), de plus cet aéroport dit "international" ne possède qu'un seul ILS ! (Instrument Landing System - système d'approche et d'atterrissage aux instruments). L'airbus se présente dans le mauvais sens de la piste pour pouvoir avoir l'assistance de l'ILS.

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. En tout état de cause 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.

Parallèlement pendant cette période de nombreuses personnes sont présentes et attendent les passagers à l'aéroport.



Approches Moroni Airbus A310-300 vol IY 626 de Yemenia

[ZOOM](#)

Dans l'axe de la piste se trouve à environ 100 mètres le port de Moroni avec la plus puissante Station de base (BST) de Téléphonies Mobiles des Comores. Néanmoins cette station de base était en saturation chronique chaque matin vers les 9h lorsque les personnes regagnent la capitale Moroni pour travailler. Conscient de ces désagréments l'opérateur Comores Telecom a décidé d'augmenter fortement les capacités de cette BST en 2009. Cela a nécessité la construction d'un nouveau pylône avec des nouveaux équipements provenant du manufacturier chinois Huawei.

Du fait de ce nouvel intervenant il y a eu des dissensions entre Comores Télécom et le manufacturier historique Alcatel qui n'a pas répondu en temps et en heure aux sollicitations d'envois de techniciens afin de résoudre les problèmes d'interconnexion entre les équipements Chinois et ceux d'Alcatel.

Pire le 13 février 2009, du jamais vu, 31 % des installations d'antennes relais de téléphonie mobile des Comores sont mises hors service (15 BST) après de violents coups de foudre. Moroni étant impactée à 50 % a précisé Ahmed Abdou le conseiller technique auprès de la direction générale de Comores Télécom. Face à cette crise sans précédent, aux diagnostics à réaliser et à la pénurie de matériels électroniques de remplacement une solution d'urgence a été immédiatement prise par l'augmentation de la couverture (*ndlr de la puissance*) des émetteurs de la nouvelle Station de bases d'antennes relais du port de Moroni située en prolongation de la piste de l'aéroport.

Lorsque le 30 juin 2009 l'Airbus A310 de la Yemenia Airways a survolé à quelques dizaines de mètres la piste de l'aéroport de Moroni, il est compréhensible que les personnes présentes s'attendaient à ce que l'avion se pose, mais son décollage a certainement surpris de nombreuses personnes, il y a donc de fortes probabilités que certaines ont essayé de joindre et ont même réussi à établir une communication avec leurs téléphones mobiles avec des passagers.

Concernant ce sujet, il est paradoxal que depuis quelques années la quasi-totalité des enquêtes criminelles de droit commun ou terroristes recourent aux écoutes et relevés des communications des téléphones mobiles, mais dans le cas d'enquêtes sur les catastrophes civiles ou incidents ce genre d'investigations soient quasiment bannies !

En tout état de cause la suite du vol de l'Airbus juste avant le crash, nous la connaissons avec certitude, non pas à cause des boîtes noires, des rapports du BEA, des rumeurs d'explosion en vol de telles ou telles autorités, d'élucubrations de nombreux organismes ou sites internet, mais par les témoignages audios et écrits de Bahia.



La piste de l'aéroport et le port de Moroni



Le hall de réception de l'aéroport de Moroni-Hahaya, Prince Said Ibrahim

## *Bahia Bakari, raconte, un récit bouleversant*



Deux brefs extraits du livre

## "Moi Bahia, la miraculée"

Auteurs : Bahia Bakari, Omar Guendouz  
Editeur : Gawsewitch Jean-Claude  
ISBN : 2350132072

- Page 32

*(ndlr : quelques secondes avant le crash)*

"Difficile à expliquer mais les hôtesses semblaient nerveuses et inquiètes. Puis soudain les lumières de l'avion ont commencé à clignoter, pour s'éteindre et s'allumer par intermittence. L'inquiétude et la panique gagnèrent bientôt les passagers.

Les hôtesses nous ont dit de ne pas avoir peur . . . que cela n'était rien.

Maman semblait calme, confiante, elle me souriait. Et puis, j'ai ressenti comme de l'électricité dans tout mon corps, comme une énorme décharge de courant électrique qui me traversait de part en part, je ne pouvais plus parler, je ne pouvais plus crier, je voulais appeler maman mais mon corps était . . ."

- Page 109

*(ndlr : les ultimes secondes avant le crash)*

"Elle passe doucement sa main dans mes cheveux. Je me tourne vers le hublot et colle mon visage contre la vitre pour essayer de voir ce qui se passe à l'extérieur. Un . . ."

Bahia BAKARI  
et Omar GUENDOZ

## Moi Bahia, la miraculée

Elle a 13 ans. Elle est la seule rescapée du crash du vol des Comores. Elle raconte.  
**Un récit bouleversant**

Jean-Claude Gawsewitch



[ZOOM](#)

### Next-up organisation pose à Jean-Paul Trodec directeur du BEA la question suivante :

Il est fortement envisageable et surtout facile à prouver par un relevé le nombre de tentatives ou de communications de téléphonies mobiles réussies pendant les 15/20 dernières minutes du vol avant le crash. Existent-elles ? Le nombre est-il élevé ? Cette éventualité est d'autant plus plausible que les personnes présentes à l'aéroport ont été surprises de voir l'avion "ne pas réussir" son atterrissage.

Dans ces conditions il est aussi tout à fait plausible que la charge des rayonnements (bain radiatif) en Champs ElectroMagnétiques Hautes Fréquences ambiants dans la carlingue puissent dépasser les seuils d'immunité électromagnétique des équipements embarqués et provoquer des dysfonctionnements d'ordres électriques, bugs des asservissements, etc . . . notamment lors de la montée en charge des rayonnements consécutifs à l'éloignement progressif de l'Airbus de la BST du port de Moroni ou lors de l'accroche radio des diverses BST situées sur les hauteurs du littoral Nord/Est des Comores. La fameuse 11 ème minute rentrant dans cette période.

#### En conséquence :

**Le BEA a-t-il réalisé dans le cadre de la recherche de la vérité** sur l'origine du crash de l'Airbus A310-300 immatriculé 7O-ADJ du vol IY 626 de Yemenia Airways qui s'est abîmé en mer (océan indien) une demande de relevés des communications mobiles à Comores Telecoms des BST du port de Moroni et de la cote Nord/Est du littoral de la grande Comore jusqu'à Mitsamiouli ou des numéros des téléphones mobiles des passagers des 15/20 dernières minutes avant le crash ?



- Partie 3 : In progress

**Appel :** Next-up organisation cherche à entrer en contact avec Mme Zaïtouna Abdallah Cheikh et toute personne qui pourrait fournir des renseignements, anonymat garanti. Merci de votre aide. [contact@next-up.org](mailto:contact@next-up.org)