

## ENQUÊTE DE SÉCURITÉ SUR L'ACCIDENT DE L'AIRBUS A320, IMMATRICULÉ SU-GCC ET EXPLOITÉ PAR EGYPTAIR, SURVENU LE 19/05/2016 AU LARGE DES CÔTES ÉGYPTIENNES

- POINT DE SITUATION AU 6 JUILLET 2018 -

À la suite de l'accident survenu le 19 mai 2016 en Méditerranée à l'Airbus A320 immatriculé SU-GCC et exploité par EgyptAir, une enquête de sécurité a été immédiatement ouverte. En application des textes internationaux en vigueur, l'accident s'étant produit dans les eaux internationales, l'Égypte, en sa qualité d'État d'immatriculation et d'exploitation de l'avion, est en charge de la conduite de cette enquête. Le BEA a nommé un représentant accrédité représentant la France comme État de conception de l'avion, assisté de conseillers techniques du constructeur Airbus. Le NTSB <sup>(1)</sup> a également nommé un représentant accrédité représentant les États-Unis comme État de construction des moteurs.

La France a apporté sa contribution à l'enquête de sécurité dès le premier jour d'enquête. Le travail du BEA a consisté initialement à conseiller son homologue égyptien puis à participer aux opérations de recherche en mer de l'épave de l'avion. Dans le même temps, la collaboration des trois États a permis de collecter et d'exploiter les premiers éléments disponibles (messages ACARS <sup>(2)</sup> notamment).

Une fois l'épave repérée, l'exploration des débris a permis de localiser et de récupérer les enregistreurs de vol, qui ont été immédiatement transférés au Caire pour entreprendre les premiers travaux de restauration et de lecture des données. Ces opérations, conjointement décidées et conduites par des spécialistes égyptiens, américains et français, n'ont pas permis de lire les données enregistrées en raison de l'endommagement important des supports de données. Des travaux de réparations avancées ont alors été nécessaires, et il a été demandé au BEA de les mener dans son laboratoire en France.

Les travaux sur les enregistreurs ont été conduits sous l'autorité de l'enquêteur égyptien désigné, au sein du BEA, et ont permis, début juillet 2016, l'extraction, la lecture et le décodage des données des deux enregistreurs de vol.

1/3

### Contact Presse:

Sébastien Barthe  
Responsable Communication  
sebastien.barthe@bea.aero  
+ 33 6 01 33 37 75

### Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation civile

10 rue de Paris - Aéroport du Bourget  
93352 Le Bourget Cedex  
France

### Site Internet

[www.bea.aero](http://www.bea.aero)  
Twitter  
@BEA\_Aero

Au cours de ces travaux, les autorités égyptiennes ont publié les éléments suivants concernant l'accident :

- Les enregistreurs ont cessé de fonctionner alors que l'avion était en croisière à 37 000 pieds d'altitude,
- Les systèmes de l'avion ont émis des messages ACARS faisant état de fumée dans des toilettes et dans la baie avionique,
- Les données de l'enregistreur de paramètres confirment ces messages,
- L'écoute de l'enregistreur phonique indique notamment que l'équipage de conduite a mentionné l'existence d'un feu à bord,
- Plusieurs débris ont été remontés depuis le site de l'accident. Certains d'entre eux portaient des traces de haute température et de suie.

A l'issue de la récupération des données des enregistreurs, les autorités égyptiennes ont poursuivi leurs travaux en Égypte.

En outre, le BEA avait rassemblé les éléments suivants :

- Le signal d'une balise de détresse a été émis à 00 h 37 min (source CNES <sup>(3)</sup>), soit environ 8 minutes après la transmission du dernier message ACARS,
- Les données d'un radar primaire grec (transmises par les autorités grecques au BEA) montrent que l'avion est descendu en virage jusqu'à la collision avec la surface de l'eau.

Sur la base de ces éléments, l'hypothèse privilégiée par le BEA est qu'un incendie s'est déclaré dans le poste de pilotage alors que l'avion évoluait à son altitude de croisière, incendie qui s'est développé rapidement et a entraîné la perte de contrôle de l'avion.

De son côté, l'homologue égyptien du BEA, au mois de décembre 2016, annonçait la découverte de traces d'explosifs sur des restes humains. Il indiquait que, conformément à la législation égyptienne, cela le conduisait à transférer le dossier aux services du Procureur Général égyptien, qui assumait dès lors la conduite de l'enquête.

Les propositions du BEA concernant des travaux complémentaires sur les débris et les données enregistrées sont restées, à la connaissance du BEA, sans suite. Les éléments techniques de l'enquête déjà rassemblés par l'Égypte, y compris ceux mis à disposition du BEA, sont restés protégés par l'enquête judiciaire égyptienne.

**Contact Presse:**

Sébastien Barthe  
Responsable Communication  
sebastien.barthe@bea.aero  
+ 33 6 01 33 37 75

**Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la Sécurité de l'Aviation civile**

10 rue de Paris - Aéroport du Bourget  
93352 Le Bourget Cedex  
France

**Site Internet**

www.bea.aero  
**Twitter**  
@BEA\_Aero

Dans un effort de poursuite de la mission de l'enquête de sécurité, le BEA a sollicité une rencontre avec le Procureur Général égyptien. Celle-ci s'est tenue fin mai 2018. Lors de cette rencontre, les autorités égyptiennes ont expliqué que l'acte malveillant ayant été établi, il appartenait désormais aux autorités judiciaires seules de prendre la direction de l'enquête.

L'homologue égyptien du BEA n'a pas publié de rapport final qui permettrait au BEA de notifier ses divergences comme le lui autorisent les dispositions internationales.

Le BEA estime qu'il reste nécessaire d'obtenir ce rapport final afin de préserver la possibilité de comprendre l'origine de l'accident et de permettre à la communauté aéronautique de disposer d'enseignements de sécurité pouvant prévenir de futurs accidents.

Le BEA privilégie l'hypothèse précédemment évoquée de la propagation rapide d'un incendie et souhaite que les investigations sur cette hypothèse soient poursuivies dans l'intérêt de la sécurité aérienne.

Le BEA demeure prêt à poursuivre sa collaboration avec son homologue égyptien, au cas où celui-ci relancerait l'enquête de sécurité sur cet accident.

- (1) *National Transportation Safety Board : homologue du BEA aux Etats-Unis.*
- (2) *ACARS : système d'envoi de messages entre l'avion et l'opérateur permettant notamment la transmission d'informations destinées aux opérations de maintenance.*
- (3) *Centre National d'Etudes Spatiales.*

**Contact Presse:**

Sébastien Barthe  
Responsable Communication  
sebastien.barthe@bea.aero  
+ 33 6 01 33 37 75

**Bureau d'Enquêtes et d'Analyses  
pour la Sécurité de l'Aviation civile**

10 rue de Paris - Aéroport du Bourget  
93352 Le Bourget Cedex  
France

**Site Internet**

[www.bea.aero](http://www.bea.aero)  
**Twitter**  
@BEA\_Aero