

Association des Victimes et Entourage du Crash de Besançon



Chers Membres,

Depuis notre lettre de juin 2009 nous sommes toujours désespérément dans l'attente face à la scandaleuse lenteur de l'instruction. Néanmoins durant tout ce temps avec le concours de nos avocats, nous avons formulé diverses remarques et demandes d'actes. Les dernières, associées à notre communiqué de presse incisif du 19/10/2010 qui dénonçait la situation, ont semble t-il enfin amorcé une implication active du juge; le dirigeant de la compagnie aérienne est entendu comme « témoin assisté ».

L'erreur humaine qui est un facteur contributif fréquent d'accident doit être anticipée et prévenue du mieux que possible. Typiquement donc, pour la sécurité des transports aériens, la formation, la compétence et l'expérience des pilotes sont des prérequis élémentaires assortis, a priori, de réglementations et contrôles rigoureux. En référence aux clichés d'ambulances escortées par la gendarmerie, chacun pourrait supposer que les missions de prélèvements d'organes sont l'objet de critères de sécurité renforcés. Ce n'est hélas pas le cas!

Le BEA dans son rapport d'enquête a indiqué que le crash de Besançon du 19/10/2006 avait pour probable cause une erreur humaine. L'étude du dossier révèle de nombreux éléments accablants qui démontrent l'absence des prérequis précédemment évoqués. En substance, retenons principalement:

- Un pilote insuffisamment expérimenté, qui n'aurait jamais du être aux commandes de cet appareil, et qui était en possession d'une vraie / fausse licence délivrée par les autorités de l'aviation civile.
- Des contrôles peu scrupuleux.
- Les manquements graves de la compagnie Flowair Aviation.
- Les aberrations du transport aérien des équipes médicales de prélèvement dont les missions ne sont l'objet d'aucune réglementation précise.
- Un appel d'offre de transport aérien sanitaire plus que succinct et un marché adjudiqué au moins cher des moins chers.

Tous les éléments étaient donc réunis pour que l'accident se produise tant les négligences et les comportements irresponsables furent autant de situations et causes indirectes contributives au drame. Pour ces motifs nous considérons que le pilote ne peut être tenu pour seul responsable car il ne fut point par hasard un commandant de bord ayant des lacunes techniques installées aux commandes de cet avion.

Nous nourrissons donc l'espoir que le juge procédera à toutes les vérifications demandées, qu'il ordonnera enfin une expertise judiciaire, et qu'il prononcera des mises en examen car nul n'a le droit d'ainsi mettre en danger la vie de ceux qui s'emploient à sauver celles des autres.

Par ailleurs, cet accident a révélé les trop nombreuses déficiences des CHU et des diverses institutions d'état pour sécuriser le transport des équipes médicales de prélèvement d'organes compte tenu de la dangerosité et des risques encourus par les intervenants de ces missions qui ne sont point assimilées à celles du SAMU. En référence aux dispositions réglementaires appliquées dans certains pays, nous proposons donc que des axes de progrès préventifs soient engagés afin que plus jamais cela ne se reproduise.

A cet effet, suite à l'accident, le BEA a produit dans son rapport la recommandation suivante: « *le transport sanitaire à la demande exige une compétence élevée, immédiate et constante du pilote, compte tenu de l'enjeu et des difficultés caractéristiques de ce type de mission. L'équipage à deux permettrait de soulager le commandant de bord de la pression particulière inhérente à ce genre de vol et d'assurer une meilleure surveillance de la conduite du vol notamment de nuit* ». Concrètement ceci signifie que le pilote et le copilote soient tous deux qualifiés pour le type d'appareil avec une répartition des tâches clairement définie.

Cette recommandation, limpide et révélatrice d'une lacune, n'a été suivie d'aucune prise en compte! Pourquoi?

« AVEC Besançon » devra s'impliquer avec pugnacité pour être écoutée, et entendue. Aussi, l'association et certains proches des victimes ont engagé un recours devant le tribunal administratif contre le CHU de Besançon, l'agence de la Biomédecine, le ministère de la santé et la DGAC, dans l'espoir qu'une jurisprudence soit suivie d'actions correctives concrètes.

S'engager ainsi est une façon d'honorer le dévouement de nos regrettés garçons afin qu'ils ne soient pas morts pour rien et que justice leur soit rendue. Sans votre précieux soutien notre combat serait impossible pour affronter ces procédures juridiques délicates qui s'annoncent particulièrement longues.

Recevez toute notre reconnaissance ainsi que nos très sincères et chaleureux remerciements.

Le Président. Bruno RAMUS.

Actions de l'association:

Outre le soutien aux familles des victimes, AVEC Besançon a pour objet de contribuer à l'accompagnement d'actions de prévention qui viseront à :

- **Améliorer la sécurité des personnels intervenants dans le cadre de missions médicales d'urgence.**

Le BEA recommande que ces missions soient effectuées en équipage. Autrement dit que le pilote et le copilote soient tout deux soit qualifiés pour le type d'appareil. L'association interpellera la DGAC et l'AESA (Agence Européenne de Sécurité Aérienne) afin de savoir pourquoi la recommandation du BEA n'a été suivie d'aucun avenant réglementaire.

- **Garantir par la rigueur des contrôles des instances officielles, la qualification et la compétence réelle des pilotes d'aéronefs transportant des passagers.**

Sur ce sujet ô combien important, nous ne pourrions intervenir avec efficacité, crédibilité et force d'exigence que lorsque les procédures judiciaires seront plus avancées. Tant que l'instruction est en cours nous ne pouvons hélas pas agir.

- « Avec Besançon » participe à diverses commissions et groupes de réflexion pilotés par la FENVAC dont la prévention des accidents est une activité majeure.
- **Création prochaine d'un site internet.**

ENCOURAGEZ LES!



Ces hommes marchent pour représenter
A.V.E.C. Besançon

Association des Victimes et Entourage du Crash de Besançon
créée par les familles des passagers

Benjamin RAMUS, Pierre-Olivier DENUÉ, et Fabien PAROT

Permettez-leur d'atteindre leurs objectifs.

Ayez une pensée pour tous ceux qui sont impliqués dans la chaîne des transplantations d'organes, et effectuent une véritable course contre le temps, souvent dans des conditions très difficiles, pour sauver des vies au péril de la leur.

AVEC Besançon s'engage à participer à des actions de prévention afin d'améliorer la sécurité des personnels intervenant dans le cadre de missions médicales d'urgence pour la plus noble des causes humaines "sauver des vies".

Ces hommes sont déterminés pour que les actions d'**AVEC Besançon** contribuent à la mise en place d'une rigoureuse réglementation des transports des intervenants pour ces types de missions.

Soutenez notre Association (cotisation annuelle selon votre désir : minimum 10 euros par chèque à l'ordre de AVEC Besançon)

✂

Nom : Prénom:

Adresse :

Lien : Parent Ami Autre

de Benjamin Fabien Pierre-Olivier

Montant du chèque à l'ordre de « AVEC Besançon »

L'instruction pour homicide involontaire:

Quoi de neuf depuis notre rencontre avec les juges le 29 mars 2009?

Rien, hormis le fait que la compagnie Flowair Aviation (qui est en procès avec son assureur lequel refuse de couvrir l'accident) est en liquidation judiciaire et que son dirigeant est entendu en tant que témoin assisté.

Comme déjà dit, nous soutenons que le pilote ne peut être tenu pour seul responsable. Selon nos avocats des mises en examen auraient dues être prononcées depuis longtemps.

L'extrême lenteur de cette instruction suscite bien des interrogations? Si les accidents aériens sont réputés très délicats à instruire; pourquoi donc aucun expert n'a été nommé pour « éclairer » ce dossier et identifier les éventuelles anomalies? Pourquoi nos demandes d'actes restent-elles sans réponses?

Le juge est un acteur essentiel et déterminant pour les victimes qui attendent depuis plus de quatre ans qu'une décision soit rendue. C'est beaucoup trop!

Nous avons le sentiment d'être oubliés, délaissés, méprisés, par la justice qui se complaît dans sa lenteur alors nous sommes condamnés à perpétuité depuis la première seconde....

Deux exemples pour illustrer les interrogations et le désarroi:

- Au printemps 2009 un accident d'hélicoptère près du parc Walibi fit 6 victimes. Un an plus tard, l'enquête concluait à une faute très grave du pilote qui avait tenté une manœuvre limite acrobatique. La semaine suivante, la juge prononçait 4 mises en examens dont la compagnie exploitante et son dirigeant.

- Accident du vol Rio- Paris en juin 2009. En mars 2011 le juge a mis en examen Air France et Airbus malgré l'absence d'éléments concrets (pas d'épave, pas de boîtes noires à cette date) permettant d'émettre une hypothèse fiable d'explication de l'accident.

Quelle est la logique ? Que faut-il conclure?

L'équipe d'avocats:

Me Busy / Me Cardon / Me Hartemann / Me Paley-Vicent/
Me Paillaret / Me Poisvert.

Compléments d'informations et documents.

Disponibles sur le site internet en création: www.avec-besancon.fr et www.fenvac.org

Appel de cotisation et dons.

Votre précieux soutien financier a jusqu'à présent permis à l'association de s'attacher les services d'avocats compétents et de pourvoir aux dépenses d'honoraires et déplacements.

Les prochains mois s'annoncent « agités » et nous exposerons à de nouvelles dépenses.

Aussi d'avance nous remercions ceux qui pourront nous soutenir et nous accompagner financièrement en 2011.