

DISPOSITIF

VU les articles 175, 176, 177 et 179 du Code de Procédure Pénale;

ATTENDU QU'il ne résulte pas de l'information charges suffisantes contre quiconque d'avoir commis les délits de faux et usage de faux visés au réquisitoire supplétif du 7 février 1992;

ATTENDU QU'il ne résulte pas de l'information charges suffisantes contre M. Auguste GAYTE d'avoir à BARR, le 20 janvier 1992, involontairement causé la mort de 87 passagers et membres d'équipage de l'AIRBUS A320 immatriculé F-GGED, et des blessures à neuf autres personnes.

ATTENDU QU'il résulte de l'information charges suffisantes contre MM. Pierre-Henri GOURGEON, Claude FRANTZEN, Daniel CAUVIN, Jacques RANTET, Bernard ZIEGLER et Eric LAMMARI,

d'avoir à BARR, le 20 janvier 1992, involontairement causé la mort de 87 passagers et membres de l'équipage de l'avion AIRBUS A320 immatriculé F-GGED [HECQUET Christian, CHERUBIN Joël, MERELLE Michèle, MEUNIERIS Isabelle, DE GAULLIER Jean-Hugues, ANTOINE née PERRIN Christiane, CHACHURA Daniel, APARICIO José, COTTON Raymond, ARMBRUSTER Eberhard, DENU Jean-Louis, BALENSI Norbert, DUVAL Philippe, BENEZRA Claude, FRAGINALS Rossana épouse RENDON, BISEAU Jacques, GEIER-HOS Hans Peter, BLANCO, GARCIA Carlos, GHAZAROSSIAN Frank, BOILEAU Bernard, GISMERA CORTEZON Baltasar, BOTTENMULLER Bernard, GSTALTER Dominique Solange, BOUTRY Edith, GUILLEN CARMONA José Maria, BRENNIG Günther, HAMAIDE Denis, BUREL Alain, JAUSSAUD Jean-Paul, CARTEAUX Gérard, KUHN Patrick, CELLUPICA Jean-Claude, LAGRANGE Didier, LECOCQ Jean-Pierre, LAUMON Jean-Pierre, LEVY Albert, PETITCLERC Denis, LE JOLLEC Maryvonne, PIGNIER Vincent, LUDECKE Jean-Jacques, RAISIN Claude, RATEL Jean, RAPHARD Didier, MARILLACH Michel, RAY Thierry, MARTIN Jean-Luc, RENARD Philippe, MELLET Pierre, RIFF Cathy, MENDIVIL PEYDRO Gonzalo, RIFF Raymond, MERLE Paul, RITZENTHALER Michel, MIGNARD Henry, SCHICK Jean-Pierre, MIMOUNE Yacine,

SCHOFF François, MOHELSKY Peter, SCHULLER Philippe, MONNET Rémy, SCHULTZ Jean-Pierre, MOUTHON Bernard, STADLER Lucien, MUIR Dany, STOUVENOT Antoine, MULLER Claude, THERCELIN Guy, MURBOIS Jean-Claude, THOMAS Yves, NEUBERGER Walther, TRIJASSON Philippe, OFFNER Patrick, VACCARELLA Giuseppe, PATRUNO Antoine, VALENTE Michel, PATZNER Margarete, VAN DEN NEUWENHUIZE Martinus, PATZNER Peter, VINA SIMON Javier-Carlos, PECQUEUR Philippe, WALLE Martine, PENANDO José, WALSETH Herbert, PERCEVAL Georges, WEIL Jacqueline, PERRIN Maurice, ZUBER Wolfgang], et des blessures à neuf autres [MONNIER Valérie, BONNETAUD Laurence épouse THERCELIN, DUCLOZ Romain, CHATRE Jean-Noël, LOTA Pierre, COHANA Mélissande, COHANA Claude, SKOURIAS Nicolas, REICH Adolphe], ces blessures ayant entraîné des incapacités totales de travail inférieures ou supérieures à trois mois, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de sécurité ou de prudence imposée par la loi ou le règlement, les dites fautes pénales ayant notamment consisté à:

Pour M. Eric LAMMARI en sa qualité de contrôleur aérien :

1. proposer à l'équipage de l'avion de le "*prendre au radar pour l'amener à ANDLO à 5.000 pieds*", alors que l'équipement radar installé à la tour de contrôle de STRASBOURG-ENTZHEIM était incompatible avec un guidage de précision, ce qu'ignorait l'équipage dans la mesure où les éléments portés sur les fiches de l'approche de STRASBOURG étaient de nature à laisser croire à l'équipage qu'il pouvait bénéficier d'un guidage radar complet.
2. donner une position "*6 nautiques radial, 290 de STRASBOURG*", alors que cette position était erronée de 49° en azimut et de 2,7 Nm en distance.
3. donner instruction à l'avion de virer par la gauche au cap 90, le faisant ainsi virer manifestement trop tôt pour intercepter l'axe de la piste.
4. demander à l'avion de poursuivre le virage à gauche pour s'établir sur le 051 et lui avoir indiqué qu'il est à 4 nautiques d'ANDLO... travers gauche d'ANDLO alors que, contrairement à ces indications, l'avion n'était pas au travers gauche d'ANDLO (radial 320), mais sur le radial 285.
5. demander à l'avion de poursuivre le virage à gauche pour s'établir sur le 051 et lui avoir indiqué qu'il est à 4 nautiques d'ANDLO... travers gauche d'ANDLO, alors que le cap initialement donné, de 090, était soit prématuré, soit trop faible pour permettre une interception de l'axe sur ANDLO, et d'avoir alors demandé à l'A320 de poursuivre son virage pour s'établir sur le 051. En positionnant l'avion à 4 nautiques d'ANDLO, au travers gauche d'ANDLO, il en est résulté une erreur de matérialisation manifeste de la part du contrôleur.
6. commettre, en disant "*AIR INTER Delta Alpha, travers droit ANDLO autorisé... à l'approche finale VOR DME OS*", une nouvelle erreur car l'avion était toujours resté à gauche.
7. mettre fin au guidage radar avant que l'appareil soit établi sur la trajectoire d'approche finale et sans avoir averti l'équipage de la fin du guidage radar.

Pour MM Pierre-Henri GOURGEON et Claude FRANTZEN en leur qualité respective de Directeur Général de l'Aviation Civile et de Chef du service de la Formation Aéronautique et du Contrôle Technique :

- s'abstenir de faire transposer dans la réglementation française les dispositions de l'annexe 6, section 6.15 de la Convention de Chicago, qui édicte que "*tous les avions à turbomachines dont la*

masse maximale au décollage certifiée dépasse 15. 000 kg ou qui sont autorisés à transporter plus de trente personnes seront dotés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol".

Pour M. Daniel CAUVIN en sa qualité de Directeur Général adjoint de la compagnie AIR INTER chargé des problèmes techniques :

1. ne pas prendre l'initiative de faire installer sur les avions de la compagnie AIR INTER répondant aux critères définis par l'annexe 6, section 6.15 de la Convention de Chicago, et notamment sur l'AIRBUS A320 immatriculé F-GGED, un dispositif avertisseur de proximité du sol.

Pour M. Jacques RANTET en sa qualité de Directeur de l'Exploitation Aérienne de la compagnie AIR INTER :

1. constituer l'équipage de l'A320 F-GGED d'un pilote et d'un copilote ayant une faible expérience sur ce type d'appareil, respectivement 162 heures et 61 heures, alors que la prudence exigeait, pour ce type d'avion, une constitution d'équipage comportant au moins un pilote expérimenté.

Pour M. Bernard ZIEGLER en sa qualité de Directeur des essais en vol et du service après-vente et de Directeur Technique de la Société AIRBUS Industrie :

1. participer à la commercialisation et à la mise en service de l'AIRBUS A320 F-GGED alors que la conception ergonomique des commandes était de nature à favoriser une confusion de mode vertical, et que l'ergonomie de présentation des paramètres de contrôle de trajectoire ne possédait pas un pouvoir d'alerte suffisant pour un équipage en situation d'erreur de représentation.

2. participer à la commercialisation et à la mise en service de l'AIRBUS A320 F-GGED équipé de DME COLLINS 700 avec logiciel BITE, cet équipement inadapté présentant une erreur de conception.

3. encourager les approches VOR-DME alors que l'architecture du système et ses défauts de conception ne s'y prêtaient pas avec un degré de sécurité suffisant.

4. remédier tardivement aux difficultés affectant les VOR et DME signalés par les équipages, en particulier en raison d'un retour sur expérience partiellement défaillant.

Faits prévus et réprimés par:

- les articles 319, 320 et R40 du Code Pénal, applicables au moment des faits,
- les articles 121-3, 221-6, 222-19, R625-2 et R625-7 du Code Pénal actuel.

PAR CES MOTIFS

DIONS n'y avoir lieu à suivre contre quiconque s'agissant des délits de faux et usage de faux visés au réquisitoire supplétif du 7 février 1992;

DIONS n'y avoir lieu à suivre contre M Auguste GAYTE des chefs d'homicides et de blessures involontaires ci-dessus visés;

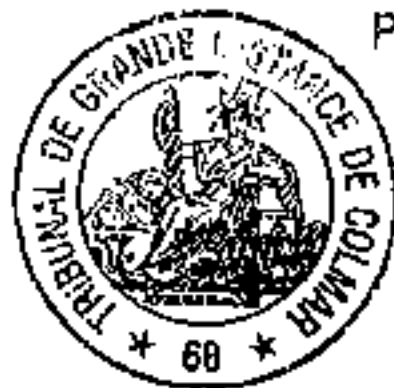
ORDONNONS le renvoi de MM. Pierre-Henri GOURGEON, Claude FRANTZEN, Daniel CAUVIN, Jacques RANTET, Bernard ZIEGLER et Eric LAMMARI devant le Tribunal Correctionnel de COLMAR afin que l'affaire y soit jugée conformément à la Loi.

ORDONNONS QUE la présente procédure soit transmise à Monsieur le Procureur de la République.

Fait à COLMAR, le 8 décembre 2005.

Le Juge d'instruction,

André SCHMIDT.



Pour copie certifiée conforme
Le Greffier



Notifié par lettre recommandée le
selon bordereau postal qui sera versé au dossier.
Le greffier,

aux personnes mises en examen et à leurs avocats

Notifié par lettre recommandée le
selon bordereau postal qui sera versé au dossier.
Le greffier,

aux parties civiles et à leurs avocats