

Chapitre 18

Les pistes interdites du crash du Rio-Paris

L'homme semble mal à l'aise. Il a l'air de flotter dans son uniforme de pilote d'Air France fraîchement repassé et se tient accoudé à un meuble comme à un zinc, face à la caméra. La mise en scène est désuète, à l'image des deux tableaux vintage que l'on aperçoit en fond : Paris et la France. Il se tient les mains et démarre son allocution ponctuée de « euh » d'hésitation : « J'ai souhaité être ici aujourd'hui pour dire à quel point ce reportage¹ m'a laissé un profond sentiment de malaise. Pourquoi ? Parce qu'on comprend à l'évidence que son objet est de salir Air France, de salir la compagnie, de salir ses personnels, de salir ses pilotes. D'ailleurs si j'avais su son contenu, j'aurais refusé de m'y associer. »

Pendant 3 minutes et 33 secondes de cette vidéo mise en ligne sur Youtube et intitulée « Mise au point – Sécurité des Vols », Gérard Arnoux commandant de bord à Air France va se dédire par rapport à l'interview qu'il a bien voulu nous accorder pour l'émission « Special investigation » de Canal Plus, dans laquelle il met clairement en cause la direction d'Air France pour sa passivité dans la gestion des pannes des sondes Pitot à l'origine de l'accident du Rio-Paris. L'acte

1. *Air France, la chute libre*, François Nénin et Richard Puech, CAPA TV pour Canal Plus, « Spécial investigation ».

de contrition est digne de la grande époque soviétique : « J'ai pu avoir des différends et des coups de gueule vis-à-vis de la compagnie mais je ne peux supporter une telle charge. »

Rappelons que notre film était basé sur des dizaines de documents internes à la compagnie, sur les rapports du Bureau d'enquêtes et d'analyses et sur le rapport d'expertise judiciaire remis à la juge d'instruction Sylvia Zimmermann, auxquels s'ajoutaient les interviews de six commandants de bord de la compagnie, retraités ou en exercice. Nous sommes allés filmer pendant deux heures chez le commandant Arnoux à la mi-juin 2012 et il n'ignorait rien de l'objet de notre reportage : la dégradation de la sécurité des vols chez Air France.

Le pilote Arnoux termine son allocution par un « Bons vols à tous ». Très corporatiste, il ne peut supporter que nous mettions en exergue dans notre film, entre autres causes, la réaction des pilotes dans le crash du Rio, la perte de contrôle de l'appareil, l'incompréhension. Et *in fine*, une culture de sécurité des vols défailante, une formation en baisse. Gérard Arnoux est-il manipulé à ce moment ? Cette vidéo est tournée à la manière de celles des preneurs d'otage, un script a été écrit, nous dira-t-il plus tard.

Une chose est sûre, ce syndicaliste est en contact avec Adeline Challon-Kemoun, la nouvelle directrice de la communication d'Air France, ancienne « dircom » de France télévision. C'est lui qui la prévient que notre documentaire va bientôt être diffusé. Nous avons reçu par erreur son mail de réponse. Il en dit long sur les pratiques de ces *spin doctors* à la française.

Cet épisode est intéressant car il illustre deux choses : l'impossibilité viscérale de la plupart des pilotes de voir leurs camarades chargés pour le crash de Rio, et l'ambiguïté d'une certaine forme de syndicalisme qui fait le jeu de la direction d'Air France.

Alors que nous terminons cet ouvrage, nous allons avoir l'opportunité de consulter le rapport d'expertise judiciaire final de l'accident du vol Rio-Paris AF447, ainsi que le rapport médico-légal.

Si le rapport final reprend les éléments techniques du rapport intermédiaire lié à la chute de l'avion, il lève le voile sur un aspect du vol très surprenant. Les experts ont pu écouter les enregistrements de la boîte noire appelée CVR (cockpit Voice recorder). À la page 174, on y apprend qu'à 1 h 04, une personne pénètre dans le cockpit, sans doute une personne accompagnant un membre d'équipage, devinent les experts, et à une question sur le sommeil, le commandant Marc Dubois répond : « Cette nuit, j'ai pas assez dormi, une heure, c'était pas assez tout à l'heure. » L'avion ayant décollé à 22 h 29 de Rio, il est vraisemblable qu'il parlait de la nuit précédant le vol. Une heure plus tard, il quittera le cockpit pour partir se reposer.

Par ailleurs, notent les experts : « L'enregistrement des conversations dans le poste de pilotage permet de percevoir l'ambiance qui y règne. Pendant les 23 premières minutes d'enregistrement, le silence domine au sein de l'équipage avec les communications radio du contrôle de Recife en arrière-plan, l'attention est relâchée au point d'écouter de la musique.

De son côté, le rapport médico-légal montre que les passagers sont morts sur le coup, au moment où l'avion entre en contact avec l'eau et se disloque. Ils n'ont pas eu la sensation d'une chute car l'avion a fait un décrochage à plat, il est tombé comme une feuille morte, ne provoquant pas la très inquiétante sensation d'accélération. Les experts ont investigué du côté des signes « d'anxiété » de l'équipage : aucun cri n'est audible sur les enregistreurs.