

François Suchel

6 minutes 23

séparent l'enfer du paradis

Model A330



Paulsen

DU MÊME AUTEUR

Nomade du ciel, Transphotographic Press, 2007.
Sous les ailes de l'hippocampe, éditions Guérin, 2014.

Retrouvez François Suchel sur
www.nomadeduciel.com
www.souslesaillesdelhippocampe.com

Photographie de couverture et illustrations :
© François Suchel

© Éditions Paulsen – Paris, 2016
Les éditions Paulsen sont une société du groupe Paulsen Media

FRANÇOIS SUCHEL

6 MINUTES 23

SÉPARENT L'ENFER DU PARADIS

Extrait numérique



Paulsen

L'ENFER EST SI PROCHE DU PARADIS
1993, PARIS-ZURICH

« Mesdames et Messieurs, nous commençons notre descente, veuillez regagner votre siège... » Tous les voyageurs aériens n'ont-ils pas ressenti à cet instant un mélange de soulagement, après des heures en espace confiné, et d'excitation, ces quelques mots annonçant le retour sur terre, les retrouvailles tant attendues, ou la découverte d'une destination inconnue ? Le « point de descente » est le crépuscule du vol, mais aussi l'aube de nouvelles aventures.

Volant à 12 000 mètres¹ d'altitude, un avion de ligne débute généralement sa descente plus de 220 kilomètres² avant l'aéroport d'arrivée. L'annonce de l'hôtesse de l'air accompagne la réduction des moteurs vers la puissance minimale, tandis que le pilote oriente la trajectoire vers le bas. L'avion plane, transformant son énergie potentielle en vitesse. Le point de descente se calcule. On obtient sa distance à la destination en multipliant l'altitude par trois, corrigée de la masse

1. En aviation, les altitudes s'expriment en pieds. Pour faciliter la compréhension du lecteur, j'ai généralement converti les altitudes en mètres. 1 mètre = 3,281 pieds.

2. De même, les distances s'expriment en milles nautiques (nm). Je les ai converties en kilomètres. 1 kilomètre = 0,540 mille nautique.

et du vent. Mais il peut parfois s'imposer. En cas de panne simultanée de tous les moteurs, heureusement rarissime, un Airbus A380 volant au-dessus de Bruxelles pourra se poser à Roissy-CDG, malgré ses cinq cents tonnes : les avions de ligne ne sont pas de vulgaires cailloux suspendus à leurs réacteurs, ils planent bien mieux qu'un parapente ou qu'un petit avion de tourisme. Souvenons-nous de cet Airbus A320 percutant un vol de bernaches juste après le décollage de New York-LaGuardia. C'était le 15 janvier 2009. Grâce à l'évaluation judicieuse de sa trajectoire en vol plané, le commandant de bord, Chesley Sullenberger, réussit à amerrir dans l'Hudson et à sauver ainsi tous ses passagers. La mémoire collective des pilotes est imprégnée de ce genre d'exploits, et d'autres moins glorieux, qui forgent une culture aéronautique.

Un an après mon embauche à Air France, j'effectuai un vol à destination de Vienne. À cette époque, les hôtesse me préparaient des biberons de chocolat chaud pour le goûter. C'est dire si je ne pouvais cacher mon âge. D'ailleurs, je me délectais du breuvage et de l'idée que, si jeune, j'avais déjà réalisé mon rêve. La première année à Air France n'avait été que plaisir et découverte. À la fin des rotations°, avide de sensations, je n'avais qu'une hâte, repartir en vol à la rencontre d'un nouvel équipage, d'une nouvelle escale, d'un nouvel aéroport.

Pour ce vol, j'avais pour commandant de bord un certain Bernard. En montée, j'eus le tort d'ouvrir un livre sur la Patagonie – j'avais été sélectionné pour participer à une expédition dans les canaux de la Terre de Feu et je voulais me documenter. Ni le lieu ni le moment n'étaient bien choisis

pour cette lecture. Quand nous fûmes parvenus à l'altitude de croisière, Bernard me demanda : « Dis-moi, quelles sont les altitudes de sécurité sur cette route ? »

Il pointait une route aérienne parmi d'autres sur la carte de survol des Alpes.

« Je ne sais pas en particulier pour cette route-là, mais j'imagine que c'est inférieur à 3 000 mètres, puisque rien n'est indiqué. »

C'est ainsi qu'étaient conçues les cartes de l'espace aérien supérieur : pas d'indication signifiait une altitude de sécurité inférieure à 3 000 mètres.

« Ah bon, eh bien je pensais que tu connaissais les altitudes de sécurité par cœur, le relief des vallées que nous survolons, la topographie des Alpes, que tu étais un gars du coin puisque tu t'intéresses tellement à la Patagonie. »

Le ton était donné, la hiérarchie posée : à gauche, le vieux routier, à droite le novice qui aurait mieux fait de ne pas ouvrir son livre. La suite du vol fut sans histoires mais, arrivé à Paris, Bernard me dit d'un ton sec : « Pour la suite de ta carrière, tu ferais mieux de t'intéresser un peu plus à ton métier. »

Je quittai la cité des navigants dépité. Quelques heures auparavant, je croyais être un bon pilote, mais ce sentiment était à présent ébranlé par la leçon de Bernard.

Nous volons rarement deux fois avec la même personne, mais le hasard voulut que, trois mois plus tard, je retrouve Bernard pour un aller-retour vers Zurich. Je n'avais pas oublié notre précédent vol. L'ambiance dans le box de la préparation des vols était pour le moins crispée. Que pouvait donc penser Bernard ? Lui non plus n'avait certainement pas oublié le gamin au

livre sur la Patagonie. L'esprit parasité par cette pensée, mon regard vagabondait dans la petite pièce jusqu'à ce qu'il tombe sur une affiche, placardée récemment dans toutes les salles de briefing. Elle présentait le « modèle de Reason », conçu pour lutter contre les défaillances.

Tous les pilotes du monde connaissent les fameuses « plaques de Reason ». L'erreur étant inséparable de l'intelligence humaine, un système sûr de défense contre les accidents consiste à ériger plusieurs barrières successives. On peut se représenter chaque barrière comme une plaque comportant autant de trous dispersés à la surface que de failles potentielles. Imaginons qu'un projectile soit lancé d'un côté des plaques : il y a très peu de chances qu'il puisse traverser le feuilletage ; il butera à coup sûr contre l'une des plaques, dont les trous ne sont généralement pas alignés. Si aucune de ces défenses ne peut garantir la sécurité à elle seule, leur empilement finit par conférer au système une fiabilité acceptable. Certains jours néanmoins, parce que toutes les protections ont failli, parce que toutes les faiblesses du système se sont manifestées conjointement, les trous se retrouvent alignés, le projectile transperce le dispositif : c'est l'accident.

La première plaque de Reason à avoir été traversée lors de ce vol vers Zurich pourrait s'appeler « Plan de vol ». Bernard est décidé à monter jusqu'à 11 700 mètres pour la croisière. Il pilote l'avion jusqu'à Zurich, je suis chargé de l'étape retour. Le plan de vol déposé auprès du contrôle aérien ne prévoit que 10 700 mètres. Il est conforme à notre document de suivi du vol. Je m'interroge sur les motivations de Bernard. Le vol est si court que, d'après mes calculs, il faudra redescendre avant même d'avoir atteint le niveau de croisière. Pourquoi

donc aller si haut ? Je rumine mon calcul et lui demande timidement : « Quand est-ce que tu penses descendre ? » Avec la même assurance que celle dont il avait fait preuve lors du vol vers Vienne, Bernard me répond qu'il descendra cinq minutes après avoir atteint l'altitude de croisière. Ce n'est pas possible, j'ai dû me tromper. Je multiplie l'altitude par trois, comme on me l'a enseigné à l'école, je corrige du vent et de la masse, mais je tombe irrémédiablement sur le même chiffre : 220 kilomètres.

La deuxième plaque de Reason traversée par notre équipage pourrait s'appeler « Communication ». Nous ne sommes pas dans un cockpit équilibré. L'expérience vécue précédemment pèse insidieusement sur nos rapports. Pourquoi Bernard écouterait-il un jeune pilote sur lequel il s'est déjà forgé une opinion ? Comment intervenir sans vexer Bernard, ce pilote expérimenté et sûr de lui, qui m'intimide ? Et si je me trompais, j'aurais vraiment l'air ridicule. L'avion monte péniblement au-dessus de la tropopause. La température extérieure se stabilise et contrarie notre ascension. Pour la deuxième fois, je demande à Bernard son point de descente. Je commence à m'inquiéter car on vient de dépasser le mien et l'avion continue de monter. La réponse ne varie pas : cinq minutes après la croisière. Le ton de Bernard s'est durci, avec une pointe d'agacement. Le Boeing 737-200 finit par stabiliser son vol à 11 700 mètres.

La troisième plaque de Reason s'appelle « Ergonomie système ». Le Boeing 737 est doté d'un ordinateur calculant un point de descente en fonction des paramètres insérés par le pilote. Il indique sur la même ligne le vent et la distance du point de descente. Il est donc facile de les confondre. Bernard commence à griffonner sur son document de suivi de vol.

Je toussote puis intervins une troisième fois : « Écoute Bernard, il est possible que je me sois trompé dans mon calcul, mais selon moi, nous aurions dû commencer la descente il y a 70 kilomètres. » « Mais NON !!! » s'insurge Bernard en levant ses deux bras au ciel, dans un mouvement d'exaspération. Son index levé et son regard se figent alors sur la distance nous séparant de Zurich : 150 kilomètres. Largement insuffisant pour perdre 11 700 mètres en ligne droite. Bernard tente de comprendre son erreur et, pendant ce temps, l'avion continue d'avancer de quinze kilomètres par minute. Bernard n'est plus dans le rythme. Comme un musicien hors de la mesure, il hoquette, touche les boutons de mise en descente, mais sans mettre en œuvre tous les moyens nécessaires.

« Sors les aérofreins°, il faut descendre ! » lui dis-je. J'appelle le contrôle aérien de Zurich, je change plusieurs fois de fréquence radio, sans perdre de vue les actions de Bernard dont je sens bien que les ressources cognitives sont absorbées ailleurs. Pourquoi n'accélère-t-il pas jusqu'aux « claquettes », ce système d'alerte qui indique la vitesse maximale en opération ? Oublier l'erreur passée, ne pas tenter de l'analyser, se concentrer sur l'urgence de l'instant, accélérer pour rattraper le plan idéal de descente avant d'être trop bas en plongeant vers le sol, voilà ce qu'il faudrait faire et qui est si ardu pour tout pilote confronté à l'incompréhensible. L'avion est trop près, trop haut, je demande au contrôle aérien de rallonger la trajectoire. Je propose de croiser l'axe d'approche perpendiculairement pour revenir dessus par un virage de 270° à gauche. Bernard acquiesce, non pas parce qu'il est d'accord, mais parce qu'il suit ce que dit son copilote. Entièrement absorbé par le pilotage d'un avion lancé à 620 kilomètres

heure³ vers le relief accidenté de Zurich, Bernard a atteint ses limites cognitives. Surveillant la trajectoire, communiquant avec le contrôle aérien, proposant à Bernard des solutions, il en est de même pour moi.

C'est alors qu'intervient la quatrième plaque de Reason : « check-list Approche ». La référence d'altitude d'un avion en croisière n'est pas le sol, dont le profil varie, par définition, au fur et à mesure du déplacement de l'avion, mais une moyenne, le calage standard, appliqué à tous les avions en croisière. En revanche, la référence devient l'aéroport de destination, au moment vital de l'approche où l'équipage doit changer le calage de ses altimètres et les comparer. Cette action, l'une des plus importantes dans le déroulement d'un vol, est la cause de nombreux accidents dans la catégorie tristement célèbre des CFIT (Controlled Flight Into Terrain – vol dirigé vers le relief). L'altitude de sécurité que nous visons est de 1 400 mètres. Vu le relief environnant, la marge n'est que de 400 mètres. En plein virage à gauche pour revenir sur l'axe de piste, l'aiguille de mon altimètre passe 1 400, 1 350, 1 300, 1 250. À 1 200 mètres, soit 200 mètres au-dessus du relief, je crie : « Commandes à droite ! » et saisis fermement le manche du Boeing. Je redresse l'avion, avance les manettes de poussée, jusque-là au ralenti, et remonte à l'altitude de sécurité. Mon altimètre est bien calé sur la référence de l'aéroport de Zurich, mais celui de Bernard est resté au calage standard. Il n'est pas d'erreur plus classique et plus mortelle. Six minutes et vingt-trois secondes se sont écoulées depuis que nous avons

3. En aviation, les vitesses s'expriment en nœuds (kt). Je les ai converties en kilomètre heure. $1 \text{ km/h} = 0,540 \text{ kt}$.

quitté le niveau de croisière. Notre descente aux enfers s'arrête là. À l'allure de l'avion, il ne nous restait plus beaucoup de temps avant l'impact sur la Forêt-Noire. Tous deux saturés par la somme des tâches à accomplir, nous n'avons pas effectué la check-list Approche. Revenu sur l'axe de la piste, à la bonne vitesse, la bonne altitude, et dans la configuration d'atterrissage, je propose à Bernard de reprendre les commandes.

Les passagers ne surent absolument rien de cet incident. Certains terminèrent leur café peu avant l'atterrissage, en toute sérénité. D'autres s'étaient endormis. Après avoir rejoint le point de stationnement et effectué la dernière check-list, Bernard me dit : « Ce qu'il y a de bien dans notre métier, c'est qu'on se remet sans cesse en question. » Nous n'avons pas reparlé du vol vers Vienne.

L'ÂÉROPOSTALE EN HÉRITAGE

Quelle cause plus noble que la missive fébrile d'une jeune fille amoureuse ? Quel plus beau symbole que de permettre son voyage nocturne par-delà les nuages ? Quelle plus belle mission pour un pilote ?

Lorsque j'ai commencé ma carrière à Air France, le courrier était encore transporté de nuit dans les Fokker 27 de la Postale. Un étroit maillage métropolitain, de Poitiers à Dole, d'Ajaccio à Brest, assurait la continuité d'une mission légendaire dans l'aviation française. La Postale de nuit était la fille aînée de l'Âéropostale. L'esprit d'aventure y subsistait, semblant résister aux sclérosantes restrictions que des générations de législateurs aériens avaient imposées d'un bout à l'autre du ciel. Je souhaite ici rendre hommage à cette aviation, aujourd'hui disparue.

Selon Patrice Franceschi¹, l'esprit d'aventure va d'abord de pair avec l'anticonformisme. À la Postale, ils s'y entendaient en la matière. Col de chemise ouvert sous un blouson de cuir bleu – sans galon, puisque tout le monde se connaissait –, les « postiers » préparaient leurs vols au restaurant, autour d'une bonne bouteille de vin. Quand ce n'était pas en boîte de nuit.

1. *De l'esprit d'aventure*, par Patrice Franceschi, Gérard Chaliand et Jean-Claude Guilbert, Arthaud, 2003.

Les barbecues estivaux du vendredi soir, organisés par les agents d'escale à Lyon, voyaient nos héros torse nu faire griller des saucisses à 2 heures du matin, entre deux parties de ping-pong ou de baby-foot, avant de reprendre la voie des airs. Voilà qui avait de la gueule et qui aurait réjoui Joseph Kessel, probablement désespéré d'assister, impuissant, à l'essoufflement de l'épopée aéronautique. Dans le manuel des opérations aériennes, qui n'a cessé d'enfler depuis, une seule page traitait du Centre d'exploitation postale. Bienheureux les rescapés du naufrage réglementaire. Les concessions à l'aviation d'antan étaient en effet nombreuses. Dans le poste de pilotage, il arrivait au mécanicien navigant d'ouvrir des huîtres, une bouteille de Gros Plan du Pays nantais bien frais calée entre les jambes. C'était ainsi dans les années 1990 au sein d'Air France, à la Postale de nuit. Nous avons tant viré de bord depuis que nous peinons aujourd'hui à le concevoir.

Une précision s'impose néanmoins : la Postale de nuit ne transportait aucun passager. Enfin presque. Un jour que mon ami Laurent effectuait la liaison entre Lyon et Strasbourg, il se trouva fort étonné lorsque le commandant de bord lui annonça avant le décollage qu'ils feraient escale à Genève.

« Ah bon, mais c'était prévu ? »

– Eh bien non, ce n'était pas prévu, mais nous le ferons quand même », lui répondit son collègue, tout à son affaire.

Une fois en vol, il demanda à Laurent d'indiquer au contrôle aérien leur intention d'atterrir à Genève pour une vérification technique. Incrédule, Laurent se tournait vers le mécanicien, tout sourire. Va donc pour Genève, le parking de l'aviation d'affaires conviendra. Le Fokker 27 se gara rapidement et le mécanicien fila à l'arrière ouvrir la porte, sans même

éteindre les moteurs. Deux charmantes créatures en manteaux de fourrure grimpèrent alors dans l'appareil et s'allongèrent nonchalamment sur les filets de protection du courrier. Les vérifications techniques étaient terminées. Et ce fut reparti pour Strasbourg.

Laurent, qui avait commencé sa carrière à la Postale légèrement frustré de voler sur ce vieil avion à hélices si poussif pendant que ses camarades de promotion vrombissaient avec deux puissants réacteurs, se dit ce soir-là que, finalement, le métier avait du bon.

Tous les week-ends, le Fokker 27 décollait de Nice à 2 heures du matin pour livrer *Nice-Matin* en Corse. L'équipage sortait de boîte de nuit pour s'engouffrer dans la Renault 21 Nevada mise à disposition par la compagnie. Direction l'aéroport, où l'équipage franchissait les grilles sans encombre pour se garer au pied de l'avion. Même les choses les plus simples du monde sont devenues si compliquées aujourd'hui. L'ombre terroriste a fermé les aéroports comme des huîtres. Laurent s'envolait pour Bastia puis Ajaccio en empruntant les chemins de traverse, tellement plus séduisants que les autoroutes. L'annulation du plan de vol aux instruments^o était une spécialité de la Postale et la clé de la liberté – deuxième vertu de l'esprit d'aventure. Plutôt que l'itinéraire officiel – la voie directe par-dessus les montagnes –, passons par Corte, zigzaguons entre les crêtes éclairées par la lune, à 300 mètres du sol. Il suffit d'éviter soigneusement les lignes à haute tension. La récompense n'en est que plus belle et l'esprit de la mission fidèle à *Vol de nuit*. Ajaccio, comme toutes les escales de la Postale avait prévu pour ces messieurs une collation matinale. Des charcuteries

corses et du Patrimonio (« Vous m'en goûterez bien un peu ! »). Un jour, au moment de repartir vers le continent, il fut impossible de démarrer les moteurs de l'avion. Une petite erreur s'était glissée dans la dernière check-list et quelques lumières étaient restées allumées. Les batteries étaient à plat, et l'escale ne disposait pas de matériel pour les recharger. Il fallut donc improviser un câblage de fortune sur un chargeur de camion et attendre trois heures. Le temps de finir la collation. Chaque escale avait sa spécialité. Selon mon ami Éric (Enzo, *alias* Le Mât), rien ne valait la mayonnaise de l'hôtel du Roi René à Toulouse, les plateaux de fruits de mer de Brest et le poulet fermier du Gers à l'hôtel Impérial de Pau. La soif de connaissance, troisième moteur de l'esprit d'aventure.

Pour l'entraînement des équipages, il n'y avait pas de simulateur Fokker 27. Les pilotes étaient donc qualifiés directement sur l'avion. Mais plutôt que de simuler la panne d'un moteur, en réduisant simplement sa puissance, certains instructeurs pratiquaient une méthode plus rustique en le coupant réellement. Et certains commandants de bord s'improvisaient instructeurs, avec des copains mécaniciens aux commandes. C'est ainsi que Jean-Claude fit une blague à son apprenti copilote, non qualifié. Une fois sortis les volets^o en position d'atterrissage lors d'une approche à Strasbourg, il lui coupa derechef le moteur droit : « À toi de jouer ! »

L'avion partit en oscillation latérale puis en virage à droite, le mécanicien à la peine pour redresser la barre. L'aventure se termina dans le parking des avions de chasse. Les Mirages n'étant pas armés, on évita le feu d'artifice, mais pas l'hôpital. Quinze jours pour tout le monde. Quant au Fokker 27,

il partit à la casse. La compagnie, dans sa grande mansuétude, rétrograda Jean-Claude au poste de copilote pendant une année. De toute façon, personne ne portait de galon...

À la Postale, on ne faisait pas grève. Tout au plus appliquait-on les consignes « casserole² » du syndicat, consistant simplement à respecter les procédures. Ne riez pas, car appliquer les procédures mettait gravement en péril l'exploitation. Tout le système reposait sur les temps de vol statistiques, eux-mêmes fonction des trajectoires que les pilotes optimisaient constamment en annulant les plans de vol aux instruments. Si les postiers avaient volé dans les règles, les amoureuses auraient pu attendre longtemps.

J'ai moi-même posé le Fokker 27 à Nantes, sans être qualifié. La Postale était finalement un grand aéro-club. Je volais à l'époque sur Boeing 737-200 et j'avais été invité à bord par mon ami Éric. Mais encore avais-je utilisé les commandes de vol. Je découvris plus tard toute l'étendue des compétences de mes collègues en apprenant leur propension à poser l'avion sans toucher le manche à balai. Ces authentiques aventuriers affirmaient là leur goût du risque, la quatrième valeur établie par Patrice Franceschi pour définir l'esprit d'aventure. Le pilote maintenait l'axe de piste grâce à de subtils mouvements de pieds sur les palonniers°. Il gérait l'assiette° de l'avion en déroulant le trim° de profondeur, en douceur, tandis que le mécanicien navigant ajustait la puissance des moteurs.

2. La consigne « casserole » vient de l'expression « traîner une casserole ». Les casseroles sont embarrassantes, gênantes et bruyantes. En politique, elles entravent l'ascension d'un élu compromis dans une affaire douteuse. Pour le syndicat des pilotes, la consigne « casserole » permet de gêner l'exploitation, en respectant scrupuleusement toutes les règles.

L'atterrissage n'était peut-être pas excellent, mais la technique fonctionnait. Des fous, me direz-vous ? Pas si sûr, si l'on considère la maîtrise dont firent preuve les pilotes de l'Airbus A300 de DHL le 22 novembre 2003. Alors qu'il décollait de Bagdad, l'appareil fut touché par un missile sol-air, entraînant la perte des trois circuits hydrauliques. L'équipage réussit alors l'exploit de revenir poser l'avion sans aucune commande de vol, en jouant uniquement sur la puissance des moteurs. Des anciens de la Postale ?

TABLE DES MATIÈRES

PROLOGUE	
<i>L'envol</i>	11
L'ENFER EST SI PROCHE DU PARADIS	
<i>1995, Paris-Zurich</i>	23
L'AÉROPOSTALE EN HÉRITAGE.....	31
LE DÉFI DE LA GRAVITÉ	
<i>1995, Tananarive-Paris</i>	37
RENDEZ-VOUS AVEC LE SOLEIL	45
LA MIGRATION DES CIGOGNES 1	
<i>1996, Afrique aller</i>	53
LES SECRETS DE L'ALBATROS	63
LA MIGRATION DES CIGOGNES 2	
<i>1997, Afrique retour</i>	71
LE BRUIT ET LE SILENCE.....	81
AUX CONFINS DE L'ANATOLIE	
<i>2000, Bangkok-Paris</i>	89

LE GÉNIE DU CIEL.....	99
CHAUD SUR LA GLACE	
<i>2007, Paris-Los Angeles</i>	107
GEORGES, NOTRE MEILLEUR ENNEMI.....	115
ÉOLE ET PÉTROLE	
<i>2008, Bordeaux-Paris Orly</i>	123
CAP SUR LE POINT NEMO	133
L'OISEAU DE PIERRE	
<i>2009, Rio de Janeiro-Paris</i>	139
LA FABRIQUE DE YAOURTS.....	151
LA POUDRIÈRE ET LE SABLIER	
<i>2012, Paris-Beyrouth</i>	161
EN ESCALE.....	177
UNE FULGURANTE ASCENSION	
<i>2013, Miami-Paris</i>	185
TÊTE AU CARRÉ.....	193
<i>Postface</i>	199
<i>Glossaire</i>	207

François Suchel

6 minutes 23

séparent l'enfer du paradis

C'était il y a un peu plus de cent ans. Clément Ader faisait décoller son premier « Appareil Volant Imitant l'Oiseau Naturel », ouvrant ainsi la voie aux aventuriers du ciel. Les pionniers écrivirent la légende, puis vint le temps de la démocratisation : le ciel ouvert à tous. Aujourd'hui, voyager en avion est devenu banal. Mais c'est aussi un métier... un métier qui intrigue.

Commandant de bord à Air France, François Suchel nous invite à parcourir la Terre à ses côtés pour comprendre ce qu'est la vie de pilote. De la préparation des vols au bonheur de traverser les nuages, en passant par les ambiances du cockpit, il confie ses sensations, ses émotions. Il évoque Georges, cet amical ennemi qu'est le pilote automatique. Il décrit un déroutement dans un pays en guerre, un vol de reconduits à la frontière qui tourne mal, un steward appelé aux commandes d'un Boeing 747, une fin de grossesse rocambolesque, un atterrissage périlleux avec un moteur en panne. Tous ces grains de sable qui transforment parfois un vol en aventure. Il revient aussi sur la catastrophe du Rio-Paris, révélant pour la première fois la version d'un pilote de ligne qualifié sur Airbus A330.

Histoires vécues, anecdotes drôles ou graves, François Suchel nous fait rêver ou frissonner, ne nous laissant jamais indifférents.

19,90 € TTC (prix France)



www.editionspaulsen.com