

# Il n'y a pas la même sécurité dans tous les avions

François Suchel, commandant de bord à Air France, raconte dans un livre (1) tous ces incidents, petits et gros, qui rythment la vie des appareils de ligne.

## Rencontre

Quand François Suchel tient pour la première fois le manche d'un avion de ligne d'Air France, il est si jeune que les hôtes de l'air lui préparent des « biberons de chocolat chaud pour le goûter », confie-t-il avec humour. À 46 ans, le commandant de bord chevronné a voulu raconter « ce qui se passe derrière la porte du cockpit », lieu devenu « sanctuaire » depuis le 11-Septembre, pour « rassurer ».

La lecture de *6 minutes 23 séparent l'enfer du paradis* aidera (peut-être) les phobiques de l'avion à surmonter leur angoisse. Les autres, ceux qui s'engouffrent sur la passerelle, sourire aux lèvres et rêves plein la tête, pourraient se montrer un peu moins se-reins lors d'un prochain vol...

### « Surmonter la sidération »

Météo récalcitrante, communication défaillante, pépin technique, erreur de pilotage, difficultés liées au contexte géopolitique, passager clandestin... Voire déroutement pour débarquer une passagère sur le point d'accoucher (sa propre femme !)... On se dit qu'en 25 ans de carrière, les incidents n'ont pas manqué. François Suchel rétorque que « la plupart du temps ça se passe bien ». Et qu'à l'échelle mondiale, les accidents, les vrais, sont rares. Rares mais dramatiques...

L'accident du Rio-Paris en 2009 continue à hanter la mémoire des pilotes de la compagnie d'aviation française. À l'origine, une panne « de 29 secondes » qui scelle le sort de l'avion, de ses 216 passagers et des douze membres d'équipage, en « moins de cinq minutes ».

« La conséquence d'une panne complexe en croisière, de nuit, dans les nuages, est d'abord la sidération », souligne François Suchel. Un choc émotionnel qui demande plusieurs secondes aux pilotes pour reprendre leurs esprits et « se reconstruire à la nouvelle réalité ». Or, pendant ce temps-là, l'avion avance. Vite. À 800 km/h, moins de dix secondes sont nécessaires pour parcourir 2 kilomètres... « On n'est pas dans un



François Suchel : « À Air France, je n'ai pas à justifier mes besoins en carburant. »

bureau », glisse notre commandant de bord, qui rappelle les trois mots-clés de l'aviation, par ordre de priorité : « *Fly, navigate, communicate* », en français « voler, naviguer, communiquer ».

### Mayday à Madrid

« L'histoire de l'aviation a toujours beaucoup progressé avec les accidents, bien plus que n'importe quelle autre industrie. » Le crash du Rio-Paris a poussé Air France à engager des réformes, avec notamment une répartition plus équitable et moins hiérarchique des responsabi-

tés entre le commandant de bord et le copilote : ils tiennent le manche et assurent la surveillance à tour de rôle.

Et ce n'est pas le pilote automatique (Georges pour les intimes) qui fait voler l'avion. « Souvent les gens nous disent : « Vous ne faites rien, vous avez le pilote automatique ! » Mais Georges remplace notre main, pas notre tête, objecte François Suchel. Si on lui dit de foncer dans la montagne, il obéit très bien ! Il faut le programmer de façon très précise. »

À Air France, les commandants de bord ont toute latitude pour prendre les décisions qu'ils jugent nécessaires

pour la sécurité. « Prenez le carburant. Si j'ai besoin de six tonnes pour aller à Varsovie et que j'en prends sept parce que j'estime que c'est ce dont j'ai besoin, personne ne me demandera rien, affirme le commandant de bord. Dans d'autres compagnies, il faut tout justifier. Quand les pilotes sont des travailleurs indépendants (un sur six en Europe, selon une étude de l'université de Gand en Belgique), ils n'ont pas de billes pour argumenter face à leur patron ! C'est comme ça qu'il y a eu plusieurs incidents sur des orages, à Madrid et Rome, le même jour, avec la même compagnie (il cite une compagnie low cost bien connue en Europe). Des avions short en pétrole ont envoyé des maydays, les messages de détresse. »

### Plancher des vaches

En ce moment, François Suchel vogue, aux commandes d'un Boeing 777, du côté de l'Amérique ou de l'Asie. Après des années à sillonner les cieux français, il a achevé une formation de plusieurs mois sur simulateur pour passer au long courrier. Le rêve de tout pilote, assure-t-il.

« Le long courrier, c'est notre royaume. Même si on doit respecter certaines règles, on est maître de notre univers. » Le retour sur le plancher des vaches est moins glamour. « Quand on rentre à la maison, on n'a plus les ailes, il faut sortir les poubelles, comme tout le monde ! »

Pascale LE GARREC.

(1) *6 minutes 23 séparent l'enfer du paradis*, Paulsen, 224 pages, 19,90 €.



J'adore prendre l'avion et je n'ai absolument jamais peur. J'ai de plus en plus la chance d'être invité dans le cockpit pour voir le décollage et l'atterrissage. Comme j'ai moi-même eu, il y a très longtemps, mon brevet de pilote privé... je me régale !

Michel Cymes

## La semaine de Chauu

