

CETTE FOIS-CI CE N'EST PLUS DE LA FICTION, C'EST LA RÉALITÉ D'HIER
JEUDI 10 NOV, rapportée par le journal L'EXPRESS.

Me Jakubowicz s'adressant à Pascal Weil, représentant légal d'Air France, ancien commandant de bord et Chef de la Division A320, dont faisait partie Pierre-Cédric Bonin. (2003-2007)

- Me Jakubowicz : Airbus, jugé avec Air France pour homicides involontaires, impute la catastrophe à des "erreurs de pilotage". Qu'en pense la compagnie ?
- Pour nous, ce qui amène l'équipage à agir tel qu'il a agi reste en grande partie mystérieux, estime M. Weil, détaillant les dernières minutes du vol. "Je ne peux pas les qualifier d'erreurs dans la mesure où je ne peux pas les expliquer".
- "Alternative binaire" -

"On est dans une alternative binaire", appuie Me Jakubowicz. "Soit les pilotes ont été mauvais", soit "il y a bien eu un trou dans la raquette dans leur formation".

- Je vous remercie de me mettre devant un choix impossible, déclare Pascal Weil, rejetant les "deux branches de l'alternative" pour une "troisième voie, celle du doute".

Pour lui, c'est le "modèle" de formation, tel qu'il existait dans toute l'industrie aéronautique, qui est en cause car il faisait "fi des facteurs humains, de la variabilité individuelle".

"Vous avez songé à faire de la politique ? C'est la question que m'inspire votre non-réponse", grince l'avocat, qui le questionne alors : si lui-même avait été aux commandes de l'AF447, "l'avion tombe ou il ne tombe pas ? Il y a ce procès ou pas ?"

"Je n'en sais rien, car je ne sais pas ce qui a amené les collègues à agir de cette façon ", assure M. Weil.

Plusieurs avocats suivent, certains l'interpellent en creux sur la responsabilité d'Airbus, quant à la conception de l'avion ou le traitement des incidents. A chaque fois, M. Weil botte en touche, affirmant vouloir s'en tenir aux "faits" et non aux "théories".

Au fil des questions, il répète qu'Air France a "bien" formé ses pilotes, "au-delà" des standards. Qu'ils ont aussi été "informés" de cette panne via "six" canaux différents: casiers, affichage, session de contrôle des connaissances...

Pour lui, le risque a été correctement évalué au vu des connaissances de l'époque.

Les neuf incidents rapportés au sein de l'entreprise ne "signalait pas de perte de contrôle" et Air France n'était pas au courant des avaries du même type dans les autres compagnies.

Le parquet pose "quelques questions rapides et techniques ", les avocats d'Air France une seule, en forme de précision. Arrive le tour des conseils d'Airbus: une poignée de questions, sans mettre en difficulté M. Weil.

Le représentant du constructeur est attendu lundi après-midi, à sa place.

De son côté le journal La Tribune titre :

Procès du Rio-Paris : les tensions s'apaisent entre Airbus et Air France, les parties civiles dénoncent un « pacte de non-agression »

Si les parties civiles sont sorties en partie frustrées de l'[interrogatoire d'Air France dans le procès de l'accident du vol AF447](#), ce n'est probablement pas le cas d'Airbus. Bien que les réponses apportées par Pascal Weil, représentant de la compagnie face au tribunal, n'aient sans doute pas toutes satisfaites le constructeur, cette séquence a été marquée par un certain retour à une forme d'entente cordiale entre les deux co-accusés.

Lire aussi [Le procès du vol Rio-Paris s'envenime : Air France attaque Airbus et dénonce son emprise sur l'expertise du crash de l'AF447](#)

Pas de reproches fondamentaux à Airbus

L'ancien pilote, instructeur ainsi que DRH de la Direction générale des opérations aériennes d'Air France, qui a volé sur une large part de la gamme Airbus pendant sa carrière, n'a pas souhaité attaquer le constructeur européen à travers ses réponses. Et ce, quand bien même l'un des avocats de parties civiles l'a enjoint à rompre le « pacte de non-agression ». « Est-ce que j'aurais passé 20 ans de ma vie sur Airbus, instructeur, pilote de l'A318 à l'A380, si j'avais eu des reproches fondamentaux à faire à Airbus ? », lui a ainsi répondu le représentant d'Air France.

De même, Pascal Weil a récusé le fait que la lenteur d'Airbus pour répondre à certaines questions posées par Air France suite à des incidents de givrage de sondes en 2008, puisse avoir un rapport causal direct avec l'accident de l'AF447.

Lire aussi [Procès du Rio-Paris : le changement des sondes Pitot aurait-il pu éviter le crash de l'AF447 d'Air France ?](#)

Airbus, qui n'en demandait sans doute pas tant, a répondu favorablement à cette volonté d'apaisement, ne posant qu'une série de questions courtes et sans grand embarras pour le représentant d'Air France. L'avocat du constructeur, Maître Simon Ndiaye, l'a ainsi interrogé sur la persistance du mythe de l'Airbus qui ne décroche pas parmi les pilotes d'Air France. Ce à

quoi Pascal Weil a indiqué qu'il n'y croyait pas à titre personnel, mais qu'il ne pouvait pas répondre sur le fait de savoir où se loge cette idée dans l'inconscient collectif des autres pilotes. A la question suivante, dont la formulation ne pouvait pas appeler d'autre réponse, Pascal Weil a confirmé qu'il n'y avait pas une seule ligne dans la documentation d'Airbus, ou la formation d'Air France, indiquant que les avions du constructeur européen ne pouvaient pas décrocher.

Lire aussi [Procès du Rio-Paris : le changement des sondes Pitot aurait-il pu éviter le crash de l'AF447 d'Air France ?](#)

Le calme après la tempête.

Cette attitude tranche avec celle tenue par l'un des avocats d'Air France il y a quelques jours. Celui-ci, après avoir indiqué au préalable qu'il s'agissait d'une « question sensible mais non hostile », avait largement questionné les experts du 1er collège sur l'impartialité d'un vol de démonstration organisé avec le constructeur dans le cadre de l'enquête judiciaire. Il avait alors insinué le doute sur « l'emprise d'Airbus » sur l'expertise comme sur l'ensemble du secteur aéronautique. Ce à quoi les représentants du constructeur avaient vivement réagi pour dénoncer une mise en scène.

On l'aura vu la stratégie des parties civiles notamment Entraide & Solidarité AF 447, défendue par Me Jakubowicz , qui consiste à cibler Airbus, sur des arguments qui ne manqueront pas de tomber un à un Lundi quand le représentant légal d'Airbus, répondra aux questions, commence à perdre de son efficacité, entraînant une grande frustration pour les familles.

Faute de ne pas avoir considéré, en tant que parties civiles, Air France comme un adversaire légitime, elles se sont privées durant l'instruction d'avancer au moins deux arguments majeurs s'agissant des points suivants :

1. L'aspect réglementaire de l'équipage (constitué des deux co-pilotes) au moment de la catastrophe, en d'autres termes, le co-pilote Pierre-Cédric Bonin était-il oui ou non détenteur de la licence ATPL, en d'autres termes encore, était-il autorisé par l'Autorité à suppléer le commandant Dubois ?
2. Les conditions de la sélection pilote, en tant que promotion interne Air France, de Pierre-Cédric Bonin recruté par la compagnie comme PNC.

Cette sélection réputée très difficile en raison des test dits psychotechniques, que subissent tous les candidats. Il faut savoir que ces test psychotechniques comprennent plus spécifiquement une batterie de test **psychomoteurs**, ces derniers étant très officiellement connus comme éliminant 70% des candidats, la marge d'erreur étant évaluée à 2%.

Le pilotage du co-pilote après la déconnection du pilote automatique, totalement inapproprié, tel qu'il a été rapporté par la majorité des experts, peut sérieusement interroger sur justement l'aspect psychomoteur de son comportement aux commandes, et par là même sur la validité de ces test psychomoteurs ? Marge d'erreur pourrait-on alors répondre ?

Cette dernière question tombant d'elle-même quand on saura que tous les candidats internes AF, de cette époque ont été **dispensés** de cette épreuve des test psychomoteurs... tel que l'atteste le document Briefing théma-2004.

Ce même document qualifie ces test psychomoteurs « Épreuve de coordination et d'attention »

« Elle est, à l'heure actuelle, constituée de l'épreuve psychomotrice passée sur micro-ordinateur. Cette épreuve consiste à maintenir, à l'aide d'un joystick et d'un curseur simultanément avec les deux mains, des barres de tendance dans une position centrale alors que celles-ci ont un déplacement aléatoire. Par la suite, l'épreuve se complique par l'adjonction de deux tâches supplémentaires à effectuer. Il s'agit d'abord de réagir à des stimuli sonores et lumineux en actionnant une pédale et enfin de répéter des séries de trois chiffres après les avoir mémorisés. »
